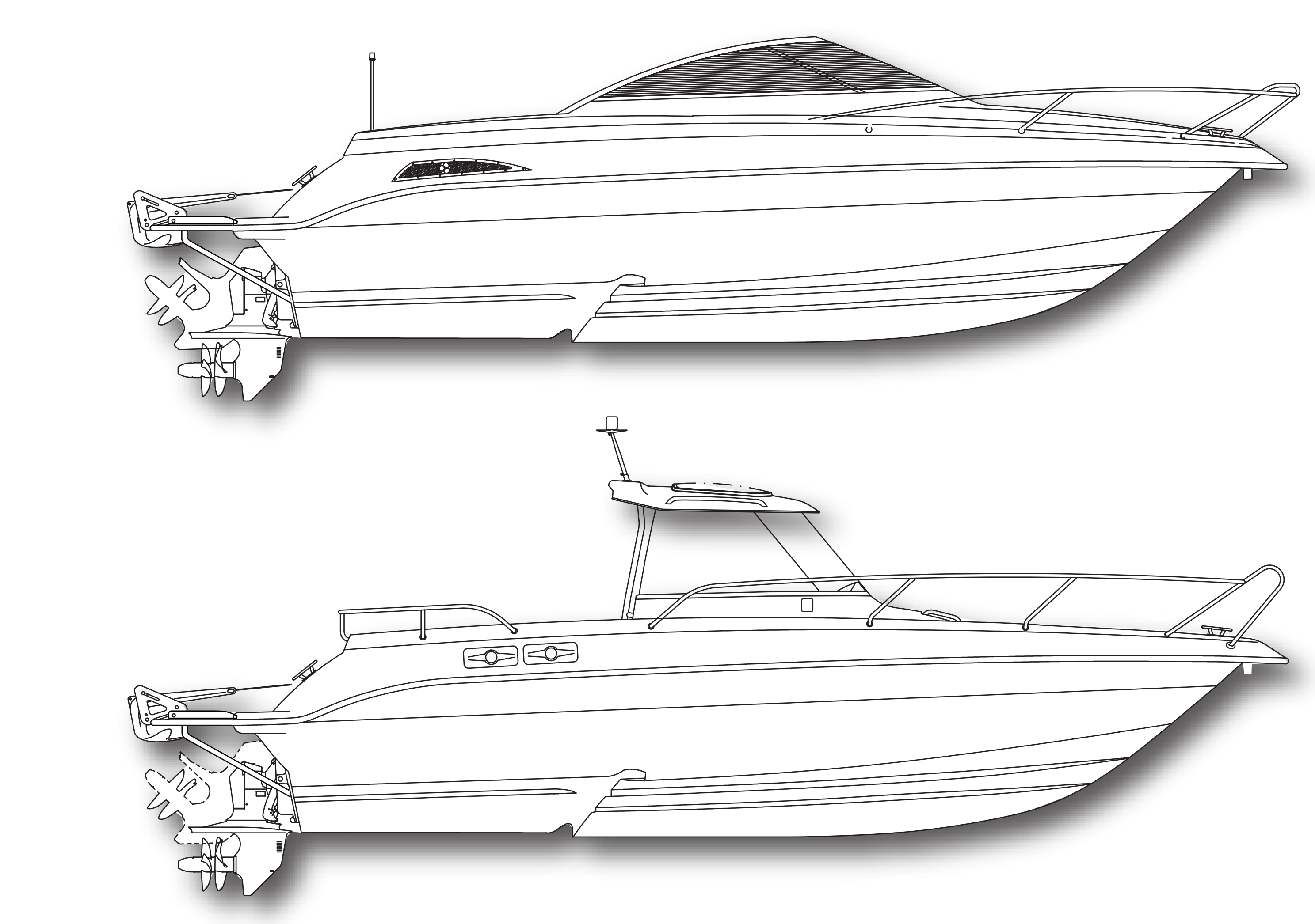
Owners Manual Ryds 23 DC / WA





Owners Manual
Ryds 23 DC / WA

RYDS
www.rydsbatar.se

RYDS
Ryds Båtindustri AB • Strandvägen 4 • S-360 10 RYD • Sweden
Phone +46 0459 39700 • Fax +46 0459 39710 • www.rydsbatar.se

Gratulerar till din nya båt!
Du är nu ägare till en kvalitetsprodukt från Ryds Båtindustri AB, byggd efter de högsta kraven för säkerhet och kvalitet.

Denna manual är skriven med syfte att hjälpa dig att hantera din båt med säkerhet och till full belåtenhet. Den innehåller bl a ett garantibevis som måste fyllas i av berörda för att konfirmera giltigheten av garantin och en allmän information om reklamationshanteringen. Den ger dig även en detaljerad information om bl a tekniska data, installerade system, allmänt om övrig utrustning ombord samt det praktiska handhavandet och underhållet av båten.

Vi råder dig att läsa den noga och bekanta dig med din båt innan du börjar använda den. Om detta är din första båt eller om denna båttyp är ny för dig, ber vi dig för din egen komfort och säkerhet försäkra dig om att du kan hantera båten innan du beger dig ut första gången. Din försäljare eller den lokala båtklubben kan hänvisa dig till en sjöskola eller godkänd instruktör om så önskas.

Er båts utrustning kan skilja sig från utrustning använd på bilder och illustrationer i denna manual.

Förvara denna manual på ett säkert ställe ombord och lämna den vidare till den nya ägaren om du säljer din båt.

Obs: Skulle manualen försvinna eller bli förstörd kan en kopia rekvireras via din återförsäljare.

Congratulations on your new boat!
You are now the owner of a quality product from Ryds Båtindustri AB, built to the highest standards of safety and quality.

The aim of this manual is to help you to handle your boat with safety and full satisfaction. Please read and complete the enclosed guarantee certificate to validate the guarantee. It gives general information on warranty procedure. It also provides you with detailed information including technical data, systems installed, general information on other equipment on board and the practical management and maintenance of the boat.

We advise you to read it carefully and familiarise yourself with your boat before you start to use it. If this is your first boat or if it is a type of boat new to you, we suggest for your own comfort and safety that you ensure you can handle the boat before you set out for the first time. Your dealer or the local boat club can direct you to a sea school or approved instructor if required.

The equipment in your boat may differ from the equipment used in the pictures and illustrations in this manual.

Keep this manual in a safe place and pass it to the new owner if you sell your boat.

Note: If the manual is mislaid or destroyed a copy can be ordered from your dealer or direct from the manufacturer.

Herzlichen Glückwunsch zu Ihrem neuen Boot!
Sie sind jetzt Eigner eines Qualitätsprodukts der Ryds Båtindustri AB, gebaut nach den höchsten Anforderungen an Sicherheit und Qualität.

Dieses Handbuch wurde verfasst, um Ihnen beim sicheren Umgang mit Ihrem Boot zu Ihrer vollsten Zufriedenheit zu helfen. Es enthält unter anderem eine Garantiekarte, die zur Gültigkeit der Garantie von den zuständigen Personen ausgefüllt werden muss sowie allgemeine Hinweise über die Durchführung von Reklamationen. Außerdem erhalten Sie detaillierte Informationen über u.a. technische Daten, eingebaute Systeme, allgemeine Informationen über die sonstige Ausrüstung an Bord sowie praktische Hinweise über die Handhabung und Wartung des Bootes.

Wir empfehlen Ihnen, das Handbuch sorgfältig durchzulesen und sich mit Ihrem Boot vertraut zu machen, bevor Sie es zum ersten Mal verwenden. Wenn dies Ihr erstes Boot ist oder wenn es sich um einen für Sie neuen Bootstyp handelt, bitten wir Sie, sich zu Ihrem eigenen Komfort und zu Ihrer Sicherheit zu vergewissern, dass Sie mit dem Boot umgehen können, bevor Sie zum ersten Mal auslaufen. Ihr Händler oder der lokale Yachtclub können Sie auf Wunsch an eine Yachtschule oder einen anerkannten Instruktor verweisen.

Die Ausrüstung Ihres Bootes kann sich von der auf Bildern und Illustrationen dargestellten Ausrüstung in diesem Handbuch unterscheiden.

Bewahren Sie dieses Handbuch an einem sicheren Ort an Bord und geben Sie es beim Verkauf Ihres Bootes an den neuen Eigner weiter.

Hinweis: Sollte das Handbuch verloren gehen oder vernichtet werden, können Sie über Ihren Händler oder direkt beim Hersteller eine Kopie anfordern.

Beroende på vad som ingår på den individuella beställningen, se Köpekontraktet/beställningen. Eftersom dagens båtar ofta har en avancerad utrustning, kan det trots allt förekomma att något ej fungerar tillfredsställande efter en tid. Kontrollera då i servicehandlingarna vad som gäller och hur och var förekommande fel kan rättas till. Vid oklarhet, kontakta alltid din återförsäljare.

See the purchase contract/order for details of the boat. As today's boats are often equipped with advanced equipment, it is however possible that something does not work satisfactorily after a while. In this case check the relevant section in the service documents and how and where the fault can be corrected. In the event of uncertainty, always contact your dealer.

Informationen zum Umfang des individuellen Auftrags siehe Kaufvertrag/Auftrag. Da moderne Boote oft über eine hochentwikkelte Ausrüstung verfügen, kann es trotz allem vorkommen, dass eine Komponente nach einer gewissen Zeit nicht zufriedenstellend funktioniert. Überprüfen Sie in diesem Fall, was in den Serviceunterlagen dazu festgelegt ist und wie und wo die aufgetretene Störung behoben werden kann. Bei Unklarheiten wenden Sie sich stets an Ihren Händler.



Information
Information
Information

Er nya Ryds båt kan skilja i några avseende från beskrivningen i denna manual. Detta beroende på att tillvald extra utrustning EJ är beskriven eller också beroende på att vissa modifieringar har införts efter det att manualen har färdigställts.

Om det uppstår några tvivelaktigheter eller om Er nya båt skiljer sig markant från beskrivningen i manualen, rekommenderar vi Er att alltid kontakta återförsäljaren, för att erhålla de kompletterande instruktionerna på den avvikande utrustningen.

Undvik att göra några egna modifieringar på Er båt eller dess system. Om Ni likväl önskar göra några modifieringar, kontakta alltid Er återförsäljare.

Your new Ryds boat may differ in several respects from the description in this manual. This may be due to optional extra equipment NOT being covered or to modifications made after the manual was written.

If you are unsure about anything, or if your new boat differs markedly from the description in the manual, we recommend that you contact your dealer, who can provide supplementary instructions for the equipment concerned.

Avoid carrying out any DIY modifications to your boat or its systems. If you require any modifications, always contact your dealer.

Ihr neues Ryds-Boot kann in einigen Punkten von der Beschreibung in diesem Handbuch abweichen. Dies deshalb, weil die gewählte Zusatzausstattung NICHT beschrieben ist oder auch weil gewisse Änderungen nach Fertigstellung des Handbuchs vorgenommen wurden.

Sollten Unklarheiten auftreten oder sollte sich Ihr neues Boot deutlich von der Beschreibung im Handbuch unterscheiden, empfehlen wir Ihnen, sich immer mit Ihrem Händler in Verbindung zu setzen, um ergänzende Anweisungen für die abweichende Ausrüstung zu erhalten.

Führen Sie Modifikationen an Ihrem Boot oder dessen Systemen nicht selbst durch. Wenn Sie Modifikationen wünschen, setzen Sie sich stets mit Ihrem Händler in Verbindung.

Reklamationsförfarande

Om köparen har synpunkter på båten skall dessa genast framföras till säljaren.

Claims procedure

If the purchaser has any complaints about the boat, the vendor must be informed immediately.

Reklamationen

Wenn der Käufer Kritikpunkte am Boot feststellt, müssen diese dem Verkäufer sofort mitgeteilt werden.

Garantitid

Varvet lämnar 12 månaders garanti mot fel på båten.
På monterad utrustning lämnas garanti enligt respektive leverantörs bestämmelser.

Warranty period

The boatyard gives a 12 month warranty against defects in the boat.
The warranty on equipment fitted is on the individual supplier's conditions.

Garantiedauer

Die Werft gewährt 12 Monate Garante auf Fehler am Boot.
Für montierte Ausrüstungen gelten die Garantiebestimmungen des jeweiligen Lieferanten.

Båtmodell: Ryds 23 WA

CE-kategori: C
max. 5 personer ombord

Konstruktion: John H.V. Lindblom

Producent: Ryds Båtindustri AB, Strandvägen 4, S-360 10 Ryd, Sweden

Boat model: Ryds 23 WA

CE-Category: C
max. 5 persons on board

Design: John H.V. Lindblom

Manufacturer: Ryds Båtindustri AB, Strandvägen 4, S-360 10 Ryd, Sweden

Bootsmodell: Ryds 23 WA

CE-Kategorie: C
max. 5 Personen an Bord

Konstruktion: John H.V. Lindblom

Hersteller: Ryds Båtindustri AB, Strandvägen 4, S-360 10 Ryd, Sweden

Båtmodell: Ryds 23 DC

CE-kategori: C
max. 5 personer ombord

Konstruktion: John H.V. Lindblom

Producent: Ryds Båtindustri AB, Strandvägen 4, S-360 10 Ryd, Sweden

Boat model: Ryds 23 DC

CE-Category: C
max. 5 persons on board

Design: John H.V. Lindblom

Manufacturer: Ryds Båtindustri AB, Strandvägen 4, S-360 10 Ryd, Sweden

Bootsmodell: Ryds 23 DC

CE-Kategorie: C
max. 5 Personen an Bord

Konstruktion: John H.V. Lindblom

Hersteller: Ryds Båtindustri AB, Strandvägen 4, S-360 10 Ryd, Sweden

Handboken är utformad efter ISO standard 10240:2. Symboler som används i handboken.

This handbook complies with ISO Standard 10240:2. Symbols used in this handbook.

Dieses Handbuch entspricht dem ISO Standard 10240:2. Erklärung der Symbole in diesem Handbuch.



Fara / Danger / Achtung

Varsamhet skall iakttagas för att förhindra skada som leda till dödsfall eller bestående men.

Maximum caution should be observed to prevent fatal injury or permanent harm.

Hier drohen schwere Verletzungen oder Lebensgefahr. Seien Sie äusserst vorsichtig.



Varning / Warning / Gefahr

Anger att en allvarlig inbyggd risk existerar som med stor sannolikhet resulterar i dödsfall eller obotlig skada om nödvändig försiktighet inte iakttages.

Denotes that an extreme inherent hazard exists which could result in death or serious injury if proper precautions are not taken.

Zeigt an, dass hier eine ernste Gefahr besteht, die mit größter Wahrscheinlichkeit zum Tod oder zu bleibenden Schäden führen kann, falls die nötige Vorsicht außer Acht gelassen wird.

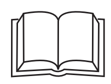


Försiktighet / Caution / Vorsicht

Varsamhet skall iakttagas för att förhindra personskador, samt skador på båt och utrustning.

Care should be taken to prevent injury and or damage to the boat and its components.

Seien Sie vorsichtig, um Personenschäden oder Schäden am Boot und der Ausrüstung zu verhindern.



Läs tillverkarens handbok
Read the manufacturers manual
Im Handbuch des Herstellers nachschlagen

Läs i separat handbok för utrustningen.

Please refer to separate manual for the components in question.

Konsultieren Sie das separate Handbuch für die entsprechende Ausrüstung.

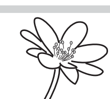


Information
Information
Information

Information och tips för att underlätta användandet av båt och utrustning.

Information and tips for getting the most from your boat and its equipment.

Hinweise, die Ihnen die Handhabung Ihres Bootes und der Ausrüstung erleichtern.



Vårrustning
Spring fit-out
Massnahmen vor dem Zuwasserlassen

Serviceåtgärder vid sjösättning.

Service procedures before launch.

Massnahmen vor dem Zuwasserlassen.

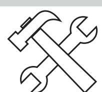


Vinterförvaring
Winter lay-up
Winterlager

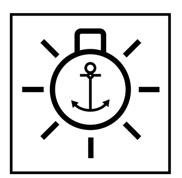
Viktigt att tänka på vid vinterförvaring när frostrisk föreligger.

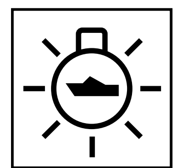
Procedures for winter lay-up and preventing frost damage.

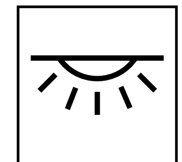
Wichtig beim Winterlager, wenn Frostgefahr besteht.

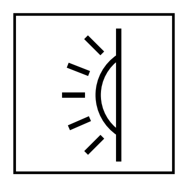


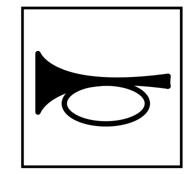
Handhavande
Management
Bedienung

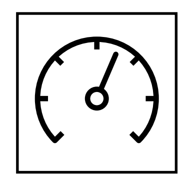

Ankarlanterna
Anchor light
Ankerlicht

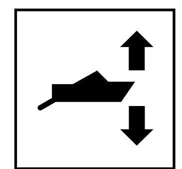

Gånglanternor
Running lights
Positionslichter

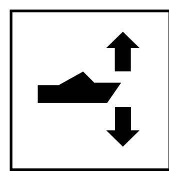

Interiörbelysning
Interior lighting
Innenbeleuchtung

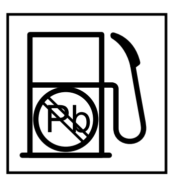

Instrumentbelysning
Panel lights
Armaturenbeleuchtung


Signalhorn
Horn
Signalhorn

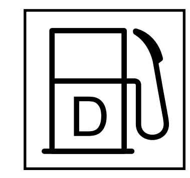

Instrument
Instrument
Instrumente


Trimplan
Trim tab
Trimmklappe

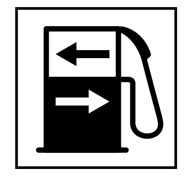

Powertrim
Powertrim
Powertrim

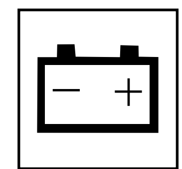


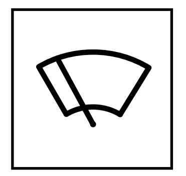
Blyfri bensin
Lead-free petrol
Bleifreies Benzin

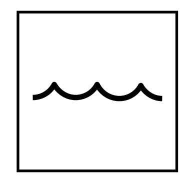


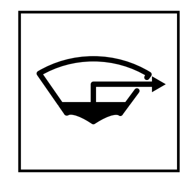
Dieselbränsle
Diesel fuel
Dieselkraftstoff

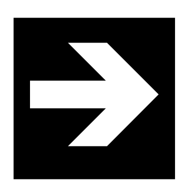

Bränslegivare SB/BB
Fuel tank sensor SB/P
Kraftstoffgeber SB/BB

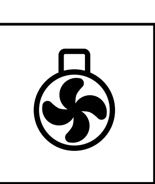

Batteri
Battery
Batterie

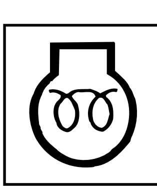

Vindrutetorkare
Windshield wiper
Schiebenwisher

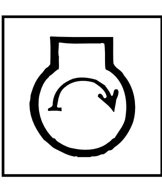

Färskvatten
Fresh water
Frischwasser

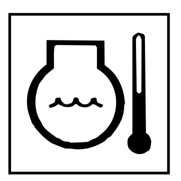

Länspump
Bilge pump
Lenzpumpe

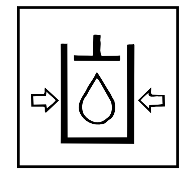

Nödutgång
Emergency exit
Notausgang

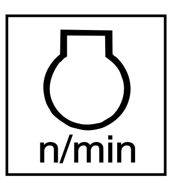

Motorrumsfläkt
Engine fan
Motorraumgebläse


Förvärme, Diesel
Preheat, diesel
Vorglühen, Diesel


Startmotor
Engine start
Motorstart


Temperatur
Temperature
Temperatur

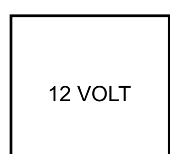

Oljetryck
Oil pressure
Öldruck



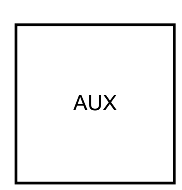
Varvtal
RPM
Drehzahl

KNOTS

Logg
Knot gauge
Knotenanzeige



Elluttag
Electrical socket
Steckdose



Reserv
Auxilliary
Frei

Båtar inom varje kategori skall vara konstruerade och byggda så att de under beskrivna förhållande bibehåller sin stabilitet, flytkraft och uppfyller andra tillämpliga väsentliga krav som anges, samt att de är lättmanövrerade.

A. Ocean
Konstruerade för längre färder då vindstyrkan kan överstiga 8 på Beaufortskalan och med en signifikant våghöjd på 4 m eller mer, då dessa båtar skall klara sig själva.

B. Utanför öppen kust och utomskärs
Konstruerade för färder utanför kusten då vindstyrkan kan vara upp till och med 8 på Beaufortskalan och med en signifikant våghöjd på upp till och med 4 m.

C. Kustfarvatten och inomskärs
Konstruerad för färder nära kusten, i stora bukter, flodmynningar, sjöar och floder då vindstyrkan kan vara upp till och med 6 på Beaufortskalan och med en signifikant våghöjd på upp till och med 2 m.

D. Skyddade farvatten
Konstruerad för färder på mindre sjöar, floder och kanaler då vindstyrkan kan vara upp till 4 på Beaufortskalan och med en signifikant våghöjd upp till och med 0,5 m.

Boats in each category must be designed and constructed to withstand the following parameters in respect of stability, buoyancy, and other relevant essential requirements stated, and to have good handling characteristics.

A. Ocean
Craft designed for extended voyages where conditions experienced may exceed wind force 8 Beaufort Scale and include significant wave heights of 4 m, for vessels that are largely self-sufficient.

B. Offshore
Craft designed for offshore voyages where conditions up to and including wind force 8 Beaufort Scale and significant wave heights up to and including 4 m may be experienced.

C. Inshore
Craft designed for voyages in coastal waters, large bays, estuaries, lakes and rivers, where conditions up to and including wind force 6 Beaufort Scale and significant wave heights up to and including 2 m may be experienced.

D. Sheltered waters
Craft designed for voyages on small lakes, rivers and canals, where conditions up to and including wind force 4 Beaufort Scale and significant wave heights up to and including 0.5 m may be experienced.

Boote der jeweiligen Kategorie müssen so ausgelegt und gebaut sein, dass sie der Beanspruchung nach diesen Parametern hinsichtlich Stabilität und Auftrieb standhalten und andere einschlägige grundlegende Anforderungen erfüllen sowie eine gute Manövrierfähigkeit aufweisen.

A. Hochsee
Ausgelegt für ausgedehnte Fahrten, bei denen Windstärke 8 auf der Beaufort-Skala überschritten und eine signifikante Wellenhöhe von 4 m oder darüber erreicht werden kann, die diese Boote weitgehend aus eigener Kraft bestehen können.

B. Außerhalb von Küstengewässern und außerhalb der Schären
Ausgelegt für Fahrten außerhalb von Küstengewässern, bei denen Windstärke 8 auf der Beaufort-Skala überschritten und eine signifikante Wellenhöhe von 4 m und mehr erreicht werden kann.

C. Küstennahe Gewässer und innerhalb der Schären
Ausgelegt für Fahrten in küstennahen Gewässern, großen Buchten, Flussmündungen, Seen und Flüssen, bei denen bis einschließlich Windstärke 6 auf der Beaufort-Skala und eine signifikante Wellenhöhe von bis zu 2 m erreicht werden kann.

D. Geschützte Gewässer
Ausgelegt für Fahrten auf kleineren Seen, Flüssen und Kanälen, bei denen bis einschließlich Windstärke 4 auf der Beaufort-Skala und eine signifikante Wellenhöhe von bis zu 0,5 m erreicht werden kann.

Varje båt är utrustad med en unik identifikationskod som är uppbyggd enligt nedanstående. Den består av 14 tecken plus ett bindestreck, kodens texthöjd är 6 mm och finns applicerad på styrbord sida av akterspegeln. Den utläses enligt nedanstående:

SE – RYDCW123H202

SE	=	Tillverkningsland
-	=	Bindestreck
RYD	=	Producent
CW	=	Båtmodell
123	=	Båtnummer
H	=	Tillverkningsmånad
2	=	Tillverkningsår
02	=	Årsmodell

Each boat is supplied with a unique identification code comprising 14 characters plus a hyphen. The height of the code text is 6 mm and it is applied to the starboard side of the stern. This reads as follows:

SE – RYDCW123H202

SE	=	Country of manufacture
-	=	Hyphen
RYD	=	Manufacturer
CW	=	Boat model
123	=	Boat number
H	=	Month of manufacture
2	=	Year of manufacture
02	=	Model year

Jedes Boot ist mit einem nur einmal vergebenen Kennzeichen versehen, das wie folgt aufgebaut ist. Es besteht aus 14 Zeichen und einem Bindestrich, die Texthöhe des Kennzeichens beträgt 6 mm und es befindet sich an der Steuerbordseite des Spiegels. Gelesen wird es wie folgt:

SE – RYDCW123H202

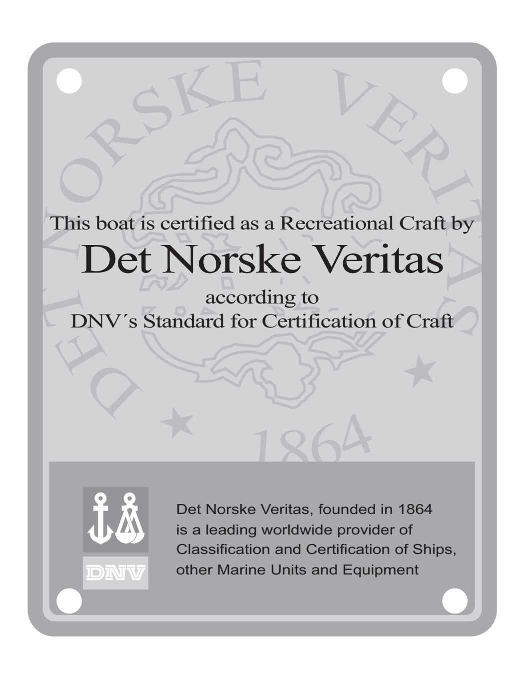
SE	=	Herstellungsland
-	=	Bindestrich
RYD	=	Herstellercode
CW	=	Bootsmodell
123	=	Bootsnummer
H	=	Herstellungsmonat
2	=	Herstellungsjahr
02	=	Modelljahr

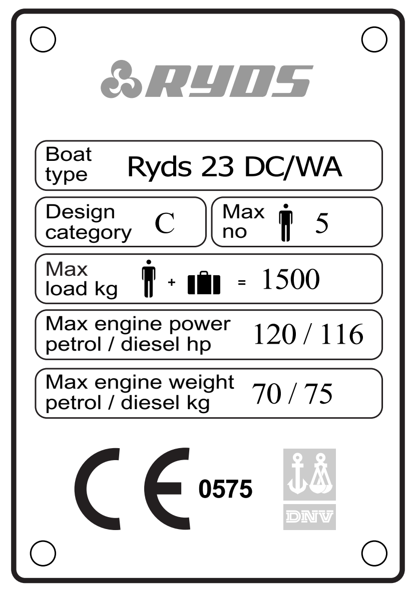
Tillverkarskylt och DNV certifieringsskylt
Manufacturer´s plate and DNV certification plate
Herstellerplakette und DNV-Zertifizierungsplakette

Genom samarbete med DNV (Det Norske Veritas) Box 30234, S-10425 Stockholm, typgodkänns samtliga båtar enligt DNV Rules for Certification and Classification of Boats. Utöver detta utövar DNV produktkontroll genom regelbundna besök hos producenterna. DNVs blåa skylt är monterad nära förarplatsen i båten. Tillverkarskylten ger följande information:

Through cooperation with DNV (Det Norske Veritas) Box 30234, S-10425 Stockholm, all boats are type approved in accordance with DNV Rules for Certification and Classification of Boats. In addition to this, DNV carries out production inspections through regular visits to manufacturers. DNV's blue plate is fitted close to the steering position in the boat. The manufacturer´s plate gives the following information:

In Zusammenarbeit mit dem Prüfinstitut DNV (Den Norske Veritas), Box 30234, S-10425 Stockholm, werden sämtliche Boote gemäß den DNV Rules for Certification and Classification of Boats zertifiziert. Darüber hinaus führt DNV Produktprüfungen in Form von regelmäßigen Besuchen bei den Herstellern durch. Die blaue DNV-Plakette ist in der Nähe des Steuerstands im Boot montiert. Die Herstellerplakette enthält folgende Informationen:





Design category
Designkategori. Se vidare information, kapitel CE-Kategori.
Max no persons
Max antal ombordvarande personer.
Max load
Max last. Personvikt inklusive medtaget bagage, exklusive tankinnehåll.
Max engine power
Max effekt. Propelleraxeleffekt.

Nummer på anmält organ DNV 0575.

Design category
See further information in Chapter CE-Category.
Max no persons
Max. number of persons present on board.
Max load
Weight of persons including personal kit, excluding tank contents.
Max engine power
Propeller shaft power.

Authority notified number DNV 0575.

Design category
Designkategorien. Weitere Informationen, siehe Kapitel CE-Kategorie.
Max no persons
Max. Anzahl an Bord zulässiger Personen.
Max load
Höchstlast. Personen inklusive mitgeführtes Gepäck, exklusive Tankinhalt.
Max engine power
Max. Leistung. Leistung der Propellerwelle.

Nummer des angemeldeten Organs DNV 0575.

FÖRSÄKRAN OM ÖVERENSSTÄMMELSE FÖR FRITIDSBÅT GÄLLANDE DESIGN-, KONSTRUKTIONS- OCH BULLERKRAV

Enligt direktiv 94/25/EG och 2003/44/EG vilka satts i kraft i Sverige genom Sjöfartsverkets, föreskrifter (SJÖFS 2004:16) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar m.m. genom SJÖFS 2005:4

Tillverkarens namn: Ryds Båtindustri AB

Adress : Strandvägen 4

Postnummer: 360 10 **Ort:** Ryd **Land:** Sweden

Namn på auktoriserad representant (om tillämpligt)**:**

Adress:

Postnummer: **Ort:** **Land:**

Namn på det anmälda organet som deltagit i kontrollen av konstruktion och tillverkning (om tillämpligt)**:** DNV

Adress: Veritasveien 1

Postnummer: 1322 **Ort:** Hövik **Land:** Norway **ID nummer**:0575

EG-typintyg nummer: RCD-B-240 **Datum:** (år/mån/dag) 09 / 09 / 08

Namn på det anmälda organet som deltagit i kontrollen av bullerkraven (om tillämpligt)**:**

Adress:

Postnummer: **Ort:** **Land:** **ID nummer**:

Använd modul för kontroll av konstruktion: [ ]A [ ]Aa [ ]B+C [ ]B+D [ ]B+E [X]B+F [ ]G [ ]H
Använd modul för kontroll av buller: [ ]A [ ]Aa [ ]G [ ]H
Andra direktiv som tillämpats:

BESKRIVNING AV FRITIDSBÅTEN

Båtens ID nummer (CIN): | S | E | | R | Y | D | | | | | | | | | |

Fritidsbåtens märke: RYDS **Typ och nummer:** 23 DC/WA

Båttyp:
[ ] segelbåt [X] motorbåt
[ ] uppblåsbar båt
[ ] annat (specificera):

Skrovtyp:
[X] enkelskrov [ ] dubbelskrov
[ ] annat (specificera):

Konstruktionsmaterial:
[ ] aluminium, alu legering [X] plast, fiberarmerad plast
[ ] stål, stål legering [ ] trä
[ ] annat (specificera):

Designkategori: A[ ] B[ ] C[X] D[ ]
Motorstyrka: **Max. rekommenderad:** 164 **kW,**
Installerad: ____ **kW (om tillämpligt)**
Skrovlängd L_h: 7,30m Skrovbredd B_h: 2,35m Djupgående T: 0,9m

Typ av huvudsaklig framdrivning:
[ ] segel [X] bensinmotor
[X] dieselmotor [ ] elektrisk motor
[ ] åror
[ ] annat (specificera):

Motortyp:
[ ] utombord [ ] inombord
[ ] z eller Inu-drev utan inbyggt avgassystem
[X] z eller Inu-drev med inbyggt avgassystem
[ ] annat (specificera):

Däck
[ ] däckad [ ] delvis däckad
[X] öppen
[ ] annat (specificera):

Denna försäkran om överensstämmelse är utfärdad på tillverkarens eget ansvar. Jag försäkrar på uppdrag av tillverkaren att nämnda fritidsbåt uppfyller alla tillämpliga säkerhetskrav som de redovisat i detta dokument samt överensstämmer med det angivna EG-typintyget som utfärdats.

Namn och verksamhet:Tom Kühne, Prod. Manager Namnunderskrift och titel: CEO

(identifiering av den person som är bemyndigad att skriva på för tillverkaren eller hans auktoriserade representant

Tom Kühne

Ort och datum: **(år/månad/dag)** **11** / **01** / **12**

Väsentliga säkerhetskrav (SJÖFS 2004:16 ändrad genom SJÖFS 2005:4)	Standarder	Andra normgivande dokument metoder	Teknisk dokumentation	Specificera (*: obligatoriska standarder)
Allmänna krav (Kapitel 4)	[X]			EN ISO 8666 2002 *
Båtens ID nummer (CIN) (1 §)	[X]			EN ISO 10087:2006 *
Tillverkarskylt (2 §)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 14945:2004
Skydd mot att falla överbord och åter ta sig ombord (4 §)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 15085:2003
Synfält från huvudsaklig styrplats (5 §)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 11591:2000
Ägarens instruktionsbok (3 §)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 10240:2004
Integritet, skrovstyrka och övriga konstruktionskrav (Kapitel 4)				
Skrovstyrka (6 §)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 12215-1:2000,EN ISO 12215-4:2002,DNV Pt 3
Stabilitet och fribord (7 §)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 12217-1:2002
Flytkraft och flytbarhet (8 §)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 12217-1:2002
Öppningar i skrov, däck och överbyggnad (9 §)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 9093-1:1997
Inträngande vatten (10 §)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 15083:2003
Tillverkarens rekommenderade maximala last (11 §)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 14946:2001
Stuvningsutrymme för livflottar (12 §)	[ ]	[ ]	[X]	TF
Utrymning (13 §)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 9094-1:2003
Ankring, förtöjning och bogsering (14 §)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 15084:2003
Manöveregenskaper (15 §)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 11592:2001
Motor och motorrum (16 §)				
Inombordsmotor (16 §)	[ ]	[ ]	[ ]	
Ventilation (17 §)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 11105:1997
Friliggande delar (18 §)	[ ]	[ ]	[X]	TF
Utombordsmotor (19 §)	[ ]	[ ]	[ ]	
Bränslesystem				
Allmänt – bränslesystem (21 §)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 10088:2001
Bränsletankar (22 §)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 10088:2001
Elektriska system (24 §)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 10133:2000
Styrsystem				
Allmänt – styrsystem (25 §)	[X]	[ ]	[ ]	EN 28848:1993/A1:2000
Nödutrustning (26 §)	[ ]	[ ]	[ ]	
Gasanläggningar (27 §)	[ ]	[X]	[ ]	DNV PT.4 Ch 1 800
Brandskydd				
Allmänt – brandskydd (28 §)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 9094-1:2003
Brandskyddsutrustning (29 §)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 9094-1:2003
Navigationsljus (30 §)	[ ]	[X]	[ ]	1972 COLREG
Förebyggande av utsläpp (31 §)	[ ]	[ ]	[ ]	
Avgasutsläpp (Kapitel 5)	Se försäkran om överensstämmelse från motortillverkaren			
Buller (Kapitel 6) *	[ ]	[ ]	[ ]	
Bullerkrav (Kap. 6, 1 §)	[ ]	[ ]	[ ]	
Ägarens instruktionsbok (Kap. 6, 2 §)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 10240:2004

* Endast för båtar med inombordsmotor eller båtar med inu-drev utan inbyggt avgassystem.

Declaration of Conformity of Recreational Craft with the Design, Construction and Noise Emission requirements of Directive 94/25/EC as amended by Directive 2003/44/EC

(To be completed by boat builder)

Name of craft manufacturer: Ryds Båtindustri AB

Address : Strandvägen 4

Town: Ryd **Post Code:** 360 10 **Country:** Sweden

Name of Authorised Representative (if applicable)**:**

Address:

Town: **Post Code:** **Country:**

Name of Notified Body for design and construction assessment (if applicable)**:** DNV

Address: Veritasveien 1

Town: Hövik **Post Code:** 1322 **Country:** Norway **ID Number**:0575

ECtype-examination Certificate number: RCD-B-240 **Date:** (yr/month/day) 09 / 09 / 08

Name of Notified Body for noise emission assessment (if applicable)**:**

Address:

Town: **Post Code:** **Country:** **ID Number**:

Module used for construction assessment: [ ]A [ ]Aa [ ]B+C [ ]B+D [ ]B+E [X]B+F [ ]G [ ]H

Module used for noise emission assessment : [ ]A [ ]Aa [ ]G [ ]H

Other Community Directives applied:

DESCRIPTION OF CRAFT

Craft Identification Number | S | E | | R | Y | D | | | | | | | | | | |

Brand name of the craft: RYDS **Type or number:** 23 DC/WA

Type of craft:
[ ] sailboat [X] motorboat
[ ] inflatable
[ ] other (specify):

Type of hull:
[X] monohull [ ] multihull
[ ] other (specify):

Construction material:
[ ] aluminium, aluminium alloys [X] plastic, fiber reinforced plastic
[ ] steel, steel alloys [ ] wood
[ ] other (specify):

Maximum Design Category: A[ ] B[ ] C[X] D[ ]

Engine power: Max. Recommended: 164kW,
Installed: ___kW (if applicable)

Length of hull L_h: 7,30**m Beam of hull B_h:** 2,35**m Draught T:** 0,9**m**

Type of main Propulsion:
[ ] sails [X] petrol engine
[X] diesel engine [ ] electric motor
[ ] oars
[ ] other (specify):

Type of engine:
[ ] outboard [ ] inboard
[ ] z or sterndrive without integral exhaust
[X] z or sterndrive with integral exhaust
[ ] other (specify):

Deck
[ ] fully decked [ ] partly decked
[X] open
[ ] other (specify):

This declaration of conformity is issued under the sole responsibility of the manufacturer. I declare on behalf of the craft manufacturer that the craft mentioned above complies with all applicable essential requirements in the way specified (and is in conformity with the type for which above mentioned EC type examination certificate has been issued) – delete text between brackets if no EC type examination certificate has been issued.

Name and function:Tom Kühne, Prod. Manager
(identification of the person empowered to sign on behalf of the manufacturer or his authorised representative)

Signature and title:CEO
(or an equivalent marking)

Date and place of issue: **(yr/month/day) 11 / 01 / 12**

Tom Kühne

Essential requirements (reference to relevant articles in Annex IA & IC of the Directive)	Standards	Other normative document/ methods	Technical file	Please specify in more detail (*: Mandatory Standards)
General requirements (2)	[X]			EN ISO 8666 2002 *
Craft Identification Number – CIN (2.1)	[X]			EN ISO 10087:2006 *
Builder's Plate (2.2)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 14945:2004
Protection from falling overboard and means of reboarding (2.3)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 15085:2003
Visibility from the main steering position (2.4)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 11591:2000
Owner's manual (2.5)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 10240:2004
Integrity and structural requirements (3)				
Structure (3.1)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 12215-1:2000,EN ISO 12215-4:2002,DNV Pt 3
Stability and freeboard (3.2)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 12217-1:2002
Buoyancy and floatation (3.3)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 12217-1:2002
Openings in hull, deck and superstructure (3.4)	[X]	[X]	[ ]	EN ISO 9093-1:1997
Flooding (3.5)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 15083:2003
Manufacturer's maximum recommended load (3.6)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 14946:2001
Liferaft stowage (3.7)	[ ]	[ ]	[X]	TF
Escape (3.8)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 9094-1:2003
Anchoring, mooring and towing (3.9)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 15084:2003
Handling characteristics (4)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 11592:2001
Engines and engine spaces (5.1)				
Inboard engine (5.1.1)	[ ]	[ ]	[ ]	
Ventilation (5.1.2)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 11105:1997
Exposed parts (5.1.3)	[ ]	[ ]	[X]	TF
Outboard engine starting (5.1.4)	[ ]	[ ]	[ ]	
Fuel system (5.2)				
General – fuel system (5.2.1)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 10088:2001
Fuel tanks (5.2.2)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 10088:2001
Electrical systems (5.3)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 10133:2000
Steering systems (5.4)				
General – steering system (5.4.1)	[X]	[ ]	[ ]	EN 28848:1993/A1:2000
Emergency arrangements (5.4.2)	[ ]	[ ]	[ ]	
Gas systems (5.5)	[ ]	[X]	[ ]	DNV PT.4 Ch 1 800
Fire protection (5.6)				
General – fire protection (5.6.1)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 9094-1:2003
Fire-fighting equipment (5.6.2)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 9094-1:2003
Navigation lights (5.7)	[ ]	[X]	[ ]	1972 COLREG
Discharge prevention (5.8)	[ ]	[ ]	[ ]	
Annex I.B – Exhaust Emissions	see the Declaration of Conformity of the engine manufacturer			
Annex I.C – Noise Emissions *	[ ]	[ ]	[ ]	
Noise emission levels (I.C.1)	[ ]	[ ]	[ ]	
Owner's manual (I.C.2)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 10240:2004

* Only to be completed for boats with inboard engines or sterndrive engines without integral exhaust.

Konformitätserklärung für Sportboote bezüglich Entwurf und Bau sowie Geräuschemissionen von Sportbooten gemäß Richtlinie 94/25/EG geändert durch Richtlinie 2003/44/EG
(auszufüllen durch den Fahrzeughersteller)

Name des Fahrzeugherstellers : Ryds Båtindustri AB

Straße: Strandvägen 4

Stadt: Ryd **PLZ:** 360 10 **Land (Abk.):** Sweden

Name des Bevollmächtigten (falls anwendbar)**:**

Straße:

Stadt: **PLZ:** **Land (Abk.):**

Name der benannten Stelle für Entwurf und Bau (falls anwendbar)**:** DNV

Straße: Veritasveien 1

Stadt: Hövik **PLZ:** 1322 **Land (Abk.):** Norway **Identifikationsnummer**:0575

EG-Baumusterprüfbescheinigung Nummer:RCD-B-240 **Datum:** (JJ/MM/TT) 09 / 09 / 08

Name der benannten Stelle für Geräuschemissionen (falls anwendbar)**:**

Straße:

Stadt: **PLZ:** **Land (Abk.):** **Identifikationsnummer**:

Benutzte(s) Modul(e) für Entwurf und Bau: [ ]A [ ]Aa [ ]B+C [ ]B+D [ ]B+E [X]B+F [ ]G [ ]H
Benutztes Modul für Geräuschemissionen : [ ]A [ ]Aa [ ]G [ ]H
Andere angewendete Richtlinie:

BESCHREIBUNG DES FAHRZEUGS
Fahrzeugsidentifikationsnummer S E R Y D

Modellbezeichnung des Fahrzeugs: RYDS **Typ oder Nummer:** 23 DC/WA

Typ des Fahrzeugs:
[ ] Segelboot [X] Motorboot
[ ] aufblasbar, Schlauchboot
[ ] anderer (beschreibe):

Typ des Rumpfes:
[X] Einrümpfer [ ] Mehrrümpfer
[ ] anderer (beschreibe):

Baumaterial:
[ ] Aluminium, -legierungen [X] Kunststoff, GFK
[ ] Stahl, -legierungen [ ] Holz
[ ] anderes (beschreibe):

Typ des Hauptantriebs:
[ ] Segel [X] Benzinmotor
[X] Dieselmotor [ ] Elektromotor
[ ] Ruder/Riemen
[ ] anderer (beschreibe):

Typ der Maschine:
[ ] Außenborder [ ] Innenborder
[ ] Z-Antrieb ohne integriertes Abgassystem
[X] Z-Antrieb mit integriertem Abgassystem
[ ] anderer (beschreibe):

Deck
[ ] geschlossen [ ] teilweise geschlossen
[X] offen
[ ] anderes (beschreibe):

Entwurfsategorie(n): **A[ ]** **B[ ]** **C[X]** **D[ ]**

Motorleistung: **Max. Empfehlung: 164kW,**
Installiert:___kW (falls anwendbar)

Rumpflänge L_h: 7,30m **Breite B_h: 2,35m** **Tiefgang T: 0,9m**

Diese Konformitätserklärung wird auf alleinige Verantwortung des Herstellers ausgestellt. Ich erkläre und versichere hiermit für den Hersteller bzw. den Bevollmächtigten, daß das oben bezeichnete Fahrzeug alle h8ier und umseitig aufgeführten Anforderungen erfüllt - und mit dem Modell übereinstimmt, für das eine EG-Baumusterprüfbescheinigung ausgestellt worden ist-(letzten Teil streichen, falls keine EG-Baumusterprüfbescheinigung ausgestellt worden ist).

Name und Stellung:Tom Kühne, Prod. Manager
(Person, die für den Hersteller bzw. den Bevollmächtigten zeichnet)

Unterschrift und Titel:CEO
(oder entsprechendes Zeichen)

Tom Kühne

Datum und Ort: **(JJ/MM/TT) 11 / 01 / 12**

Grundlegende Sicherheitsanforderungen (gemäß Anhang I.A & I.C der Richtlinie)	ISO-Normen	Andere technische Methoden	Technische unterlagen	Hier bitte detaillierter angeben (*: harmonisierte Normen)
Allgemeine Anforderungen (2)	[X]			EN ISO 8666 2002 *
Kennzeichnung des Bootskörpers – CIN (2.1)	[X]			EN ISO 10087:2006 *
Herstellerplakette (2.2)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 14945:2004
Schutz vor Überbordfallen, Wiedereinstiegshilfe (2.3)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 15085:2003
Sicht vom Steuerstand (2.4)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 11591:2000
Handbuch für Eigner (2.5)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 10240:2004
Festigkeit und Dichtigkeit, Bauliche Anforderungen (3)				
Bauweise (3.1)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 12215-1:2000,EN ISO 12215-4:2002,DNV Pt 3
Stabilität und Freibord (3.2)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 12217-1:2002
Auftrieb und Schwimmfähigkeit (3.3)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 12217-1:2002
Öffnungen im Bootskörper, im Deck und in den Aufbauten (3.4)	[X]	[X]	[ ]	EN ISO 9093-1:1997
Überflutung (3.5)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 15083:2003
Vom Hersteller empfohlene Höchstlast (3.6)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 14946:2001
Stauplatz für Rettungsmittel (3.7)	[ ]	[ ]	[X]	TF
Notausstieg (3.8)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 9094-1:2003
Ankern, Vertäuen und Schleppen (3.9)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 15084:2003
Bedienungseigenschaften (4)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 11592:2001
Motoren und Motorenräume (5.1)				
Innenbordmotoren (5.1.1)	[ ]	[ ]	[ ]	
Lüftung (5.1.2)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 11105:1997
Freiliegende Teile (5.1.3)	[ ]	[ ]	[X]	TF
Starten von Außenbordmotoren (5.1.4)	[ ]	[ ]	[ ]	
Kraftstoffsystem (5.2)				
Allgemeines (5.2.1)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 10088:2001
Kraftstoffbehälter (5.2.2)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 10088:2001
Elektrisches System (5.3)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 10133:2000
Steuerungssystem (5.4)				
Allgemeines (5.4.1)	[X]	[ ]	[ ]	EN 28848:1993/A1:2000
Notvorrichtungen (5.4.2)	[ ]	[ ]	[ ]	
Gassystem (5.5)	[ ]	[X]	[ ]	DNV PT.4 Ch 1 800
Brandbekämpfung (5.6)				
Allgemeines (5.6.1)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 9094-1:2003
Löschvorrichtungen (5.6.2)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 9094-1:2003
Navigationslichter (5.7)	[ ]	[X]	[ ]	1972 COLREG
Schutz gegen Gewässerverschmutzung (5.8)	[ ]	[ ]	[ ]	
Anhang I.B – Abgasemissionen	siehe Konformitätserklärung des Motorenherstellers			
Anhang I.C – Lärmemissionen *	[ ]	[ ]	[ ]	
Geräuschpegelmessunge (I.C.1)	[ ]	[ ]	[ ]	
Handbuch für Eigner (I.C.2)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 10240:2004

* Nur ausfüllen bei Fahrzeugen mit Innenbordern oder Z-Antrieben ohne integriertes Abgassystem

Lyft

Då lyftstropparna hakats på kranens lyftkrok bör de säkras i för och akter med linor till respektive förtöjningsbeslag för att förhindra lyftstropparna att glida.
VIKTIGT! Lyftoket skall ha samma bredd som båten.

Lifting

When the lifting straps have been attached to the lifting hook on the crane they should be secured with lines fore and aft to the mooring bollards to prevent the lifting straps from sliding.
IMPORTANT! The lifting beam should be axactly same width as the boat.

Hebung

Wenn die Hebegurte im Kran-haken sitzen müssen sie am Bug und Heck mit Seilen an den Pollern gesichert werden, damit sie nicht abgleiten können.
HINWEIS! Die Hebebalken müssen der Breite des Bootes entsprechen.



Försiktighet / Caution / Vorsicht

Iakttag alltid största försiktighet vid och omkring båten när den lyfts. Var uppmärksam på loggivarens placering så att den inte skadas. Se till att skydda skrovsidan för att undvika skador.

Lyftstropparnas placering kan behöva justeras efter hur båten är lastad.

Always take great care near and around the yacht when lifting. Note the location of the log transducer to avoid damaging it. Protect the hull sides to avoid chafing or other damages to the hull.

The position of the slings may need adjusting depending on how the boat is loaded.

Seien Sie sehr vorsichtig, wenn das Boot gehoben wird. Beachten Sie die Platzierung des Loggebers, damit er nicht beschädigt wird. Schützen Sie die Rumpfseiten, um Schäden zu verhindern.

Justieren Sie je nach Bootslast die Position der Tragegurte.

Transport

Anlita alltid en auktoriserad firma när du behöver transportera båten på land. Se till att företaget har de erforderliga försäkringar som krävs så att du har ett fullgott skydd.

Trailing

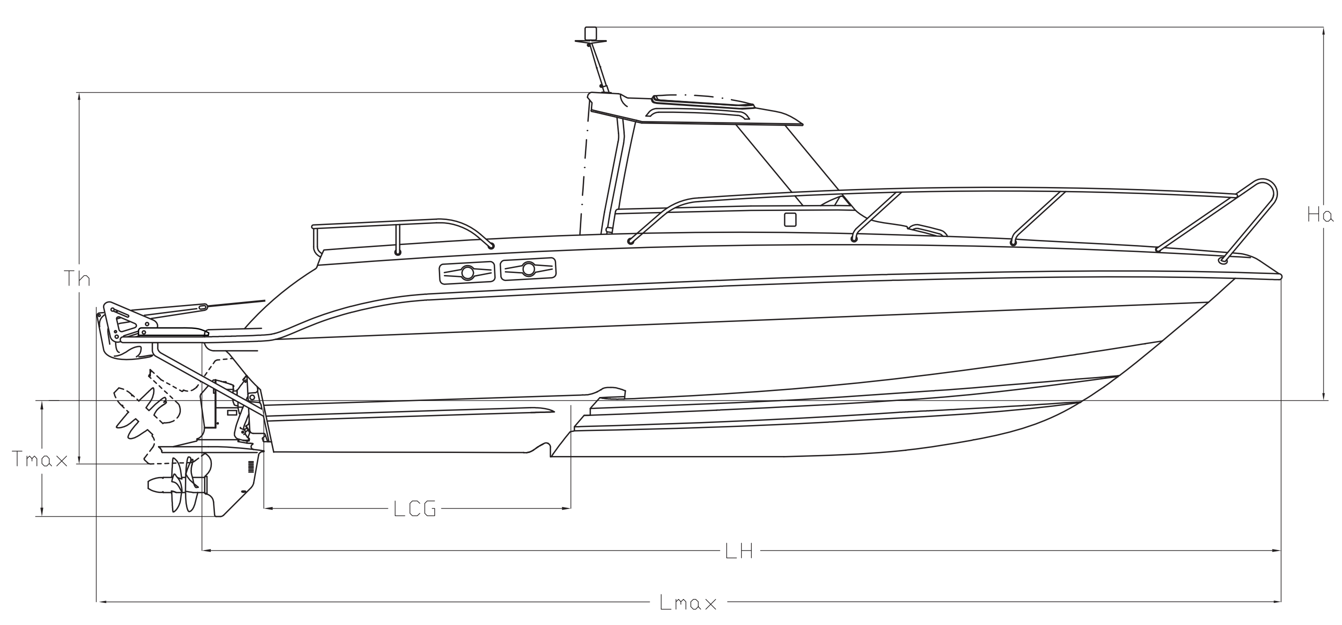
Always use a reputable boat transport company for transporting the boat on land. Make sure the company has full insurance cover.

Landtransporte

Lassen Sie ev. Landtransporte nur von autorisierten Transporteuren ausführen. Kontrollieren Sie, ob die Firma die erforderlichen Versicherungen besitzt.

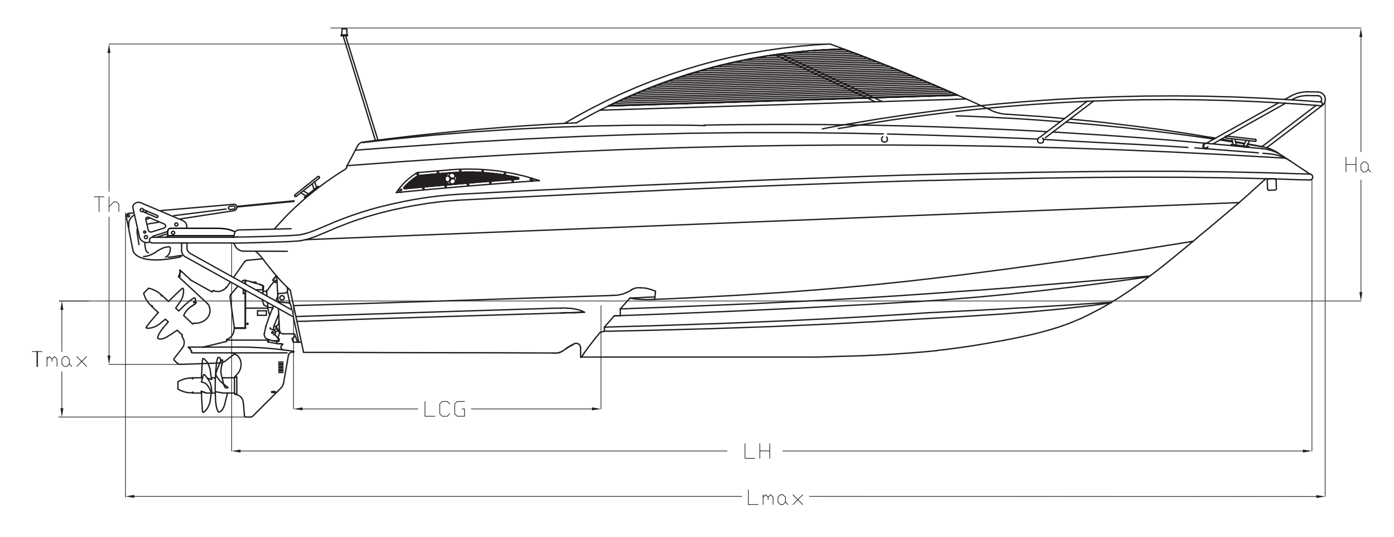
Ryds 23 WA

B_{max}	2,39m	max. bredd / maximum beam in meter / maximale Bootsbreite
H_a	2,55m	max. höjd mätt från vattenlinje / max. height measured from waterline / Max Höhe gemessen von der Wasserlinie.
L_H	7,30m	Skrovlängd / Boat´s hull length / Rumpflänge
L_{max}	7,90m	Båtens max längd / Boats maximum length / Maximale Bootslänge
T_{max}	0,87m	max.djupgående / max.draft / max. Tiefgang
T_H	2,55m	Transport höjd exkl.vagga. / Transport height measurement without cradle. / Transporthöhe ohne Transportgestell
LCG	2,05 m	Tyngdpunktsmått från akterspegeln. / Centre of gravity measured from stern. / Schwerpunktmaß vom Spiegel aus gesehen
M_{MTL}	652 kg	max. last inkl. fyllda tankar / max.load incl. tank liquids / Höchstlast einschlißlich voller Tanks
Mp	1990 kg	Vikt vid test / Performance test mass / Gewicht im Test
		Bensin / Petrol / Benzin
M_{LCC}	1633 kg	Båtens vikt i kg exklusive maximal last / Boats weight in kg without maximum load / Gewicht des Bootes in kg ohne Höchstlast
M_{LDC}	2285 kg	Deplacerande vikt / Loaded displacement mass / Verdrängungsgewicht
		Diesel
M_{LCC}	1465 kg	Båtens vikt i kg exklusive maximal last / Boats weight in kg without maximum load / Gewicht des Bootes in kg ohne Höchstlast
M_{LDC}	2117 kg	Deplacerande vikt / Loaded displacement mass / Verdrängungsgewicht



Ryds 23 DC

B_{max}	2,39m	max. bredd / maximum beam in meter / maximale Bootsbreite
H_a	2,55m	max. höjd mätt från vattenlinje / max. height measured from waterline / Max Höhe gemessen von der Wasserlinie.
L_H	7,30m	Skrovlängd / Boat´s hull length / Rumpflänge
L_{max}	7,90m	Båtens max längd / Boats maximum length / Maximale Bootslänge
T_{max}	0,87m	max.djupgående / max.draft / max. Tiefgang
T_H	2,55m	Transport höjd exkl.vagga. / Transport height measurement without cradle. / Transporthöhe ohne Transportgestell
LCG	2,05 m	Tyngdpunktsmått från akterspegeln. / Centre of gravity measured from stern. / Schwerpunktmaß vom Spiegel aus gesehen
M_{MTL}	652 kg	max. last inkl. fyllda tankar / max.load incl. tank liquids / Höchstlast einschlißlich voller Tanks
Mp	1990 kg	Vikt vid test / Performance test mass / Gewicht im Test
		Bensin / Petrol / Benzin
M_{LCC}	1776 kg	Båtens vikt i kg exklusive maximal last / Boats weight in kg without maximum load / Gewicht des Bootes in kg ohne Höchstlast
M_{LDC}	2428 kg	Deplacerande vikt / Loaded displacement mass / Verdrängungsgewicht
		Diesel
M_{LCC}	1608 kg	Båtens vikt i kg exklusive maximal last / Boats weight in kg without maximum load / Gewicht des Bootes in kg ohne Höchstlast
M_{LDC}	2260 kg	Deplacerande vikt / Loaded displacement mass / Verdrängungsgewicht



Motor / Engine / Motor

Motoreffekt / Engine output / Motorleistung	
Motortyp / Engine type / Motortyp	
Motor nr. / Engine no. / Motornr.	
Drevtyp / Gear type / Getriebetyp	
Utväxling / Reduction ratio / Untersetzung	
Drev nr. / Gear no. / Getriebenr.	
Propeller / Propeller / Propeller	
Propeller nr. / Propeller no. / Propeller nr.	
Propelleraxel / Propeller shaft / Propelleraxel: Material SS2324 Diameter 40 (mm)	

Gelcoat / Gelcoat / Deckschicht

Skrov / Hull / Rumpf	
Däck / Deck / Deck	

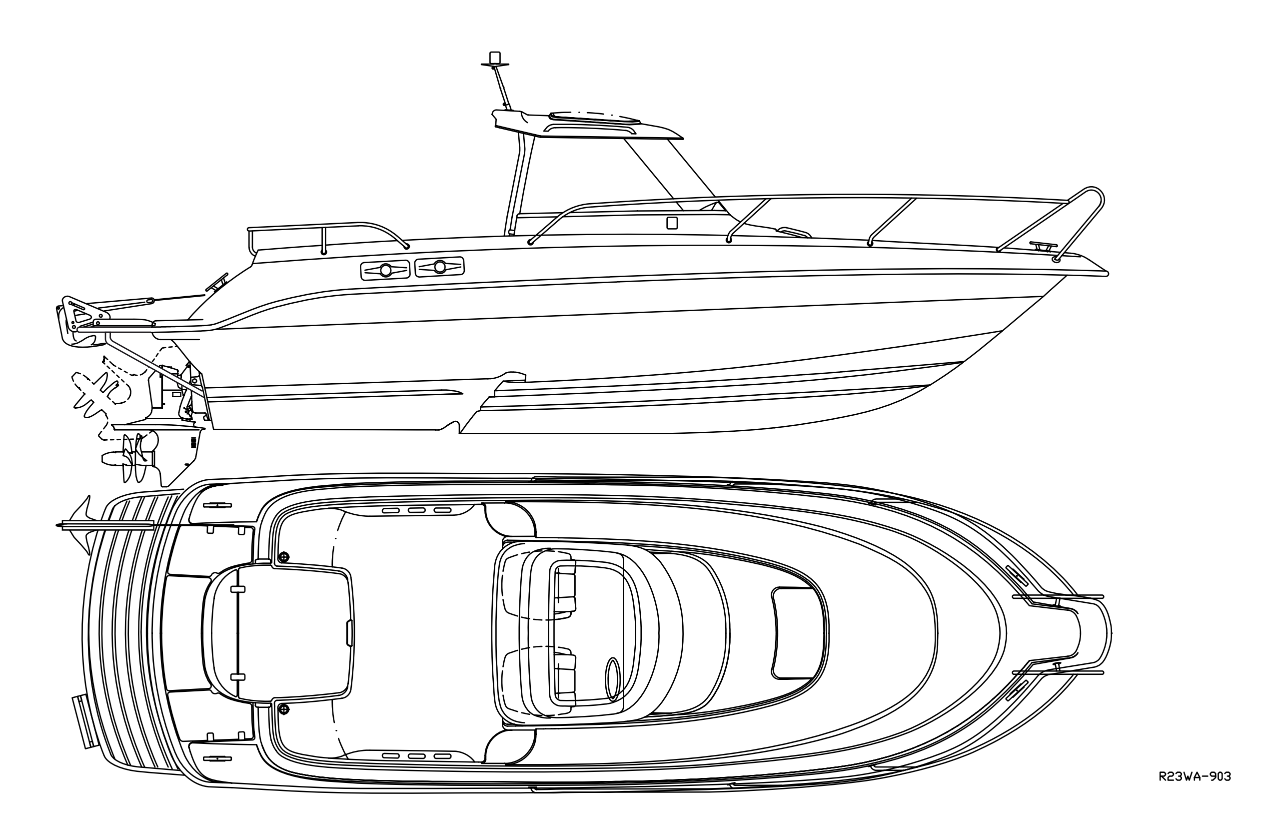
Tankkapacitet / Tank capacity / Tankkapazität

Drivmedel / Fuel / Kraftstoff	150 l

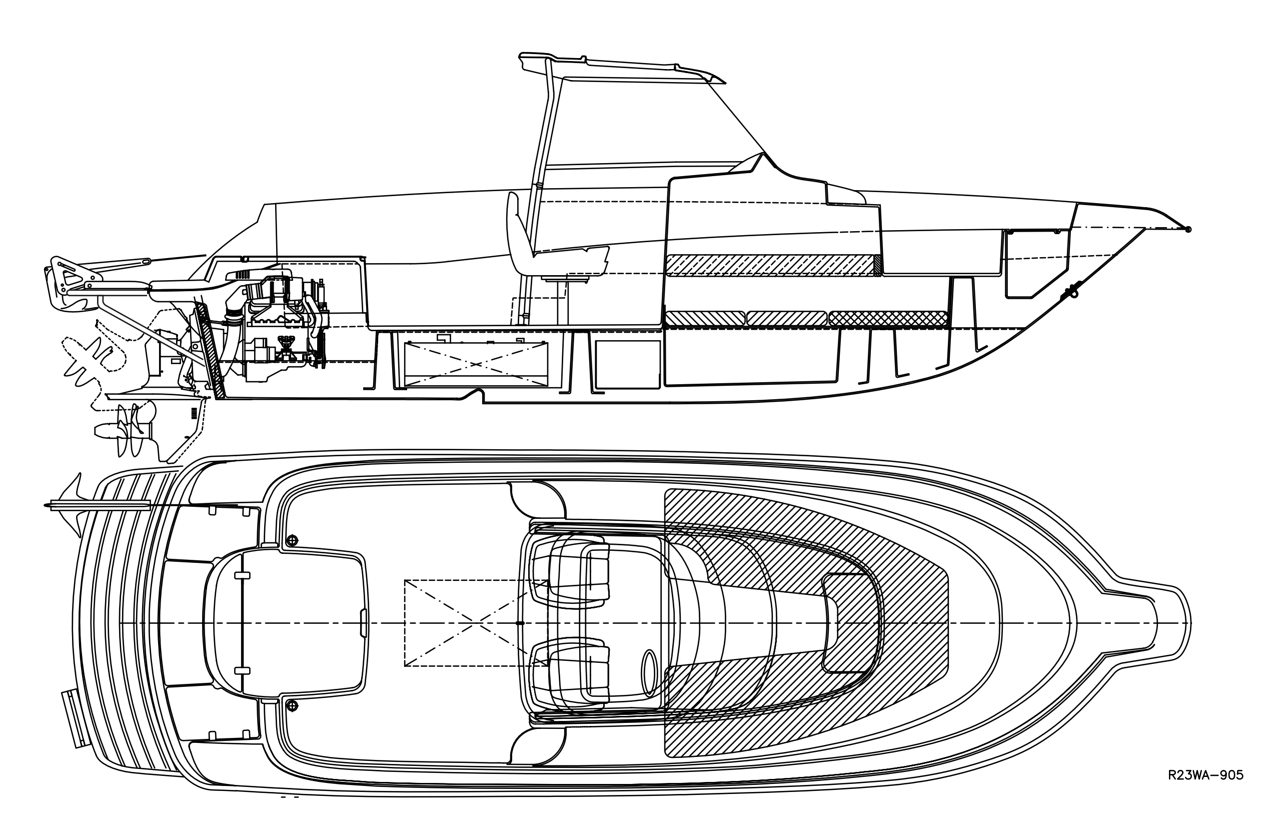
Elsystem / Electric system / Elektrisches System

Elsystem, likspänning / Electrical system, direct current / Elektrisches System, Gleichspannung	12 V
Batteri / Battery / Batterie	1 * 12 V * 75 Ah

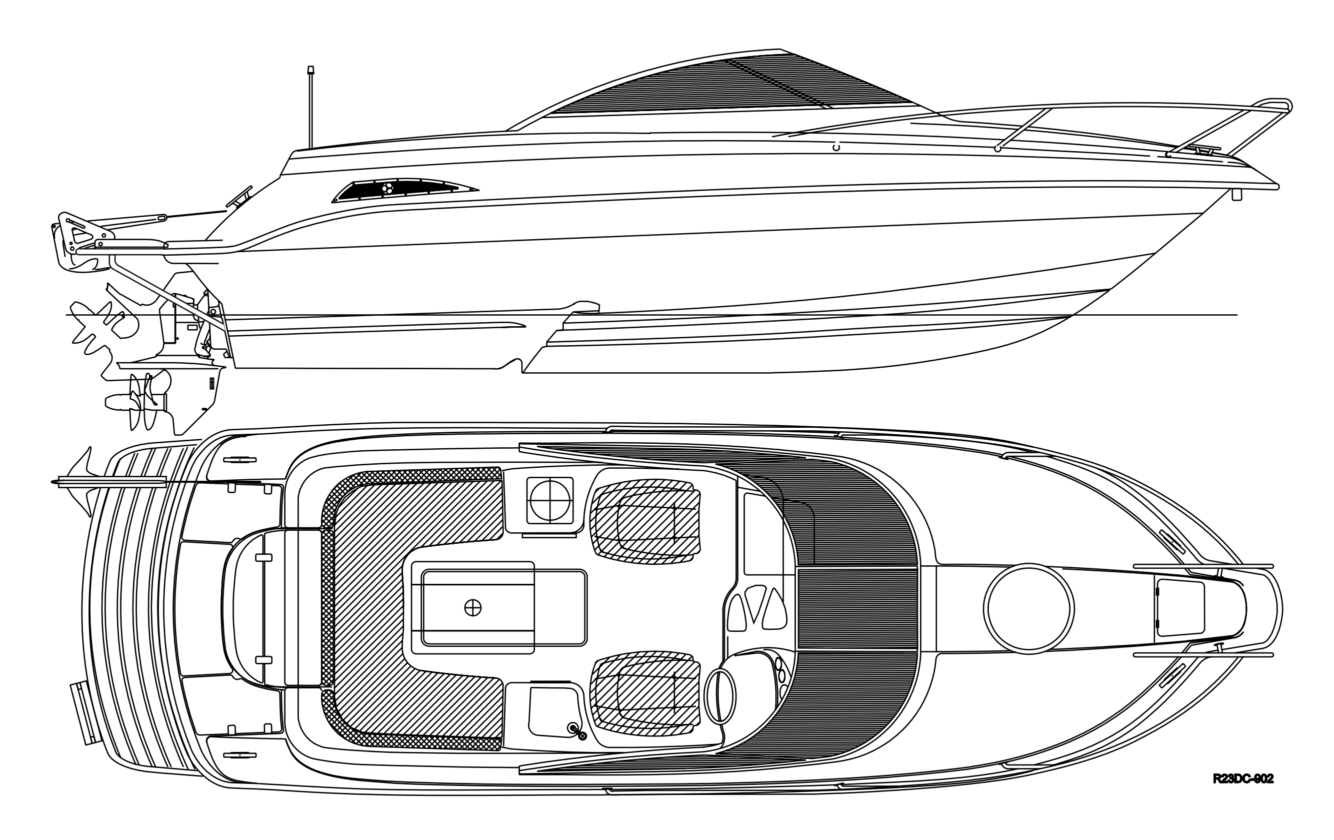
Exteriör Ryds 23 WA / Exterior Ryds 23 WA / Außenansicht Ryds 23 WA



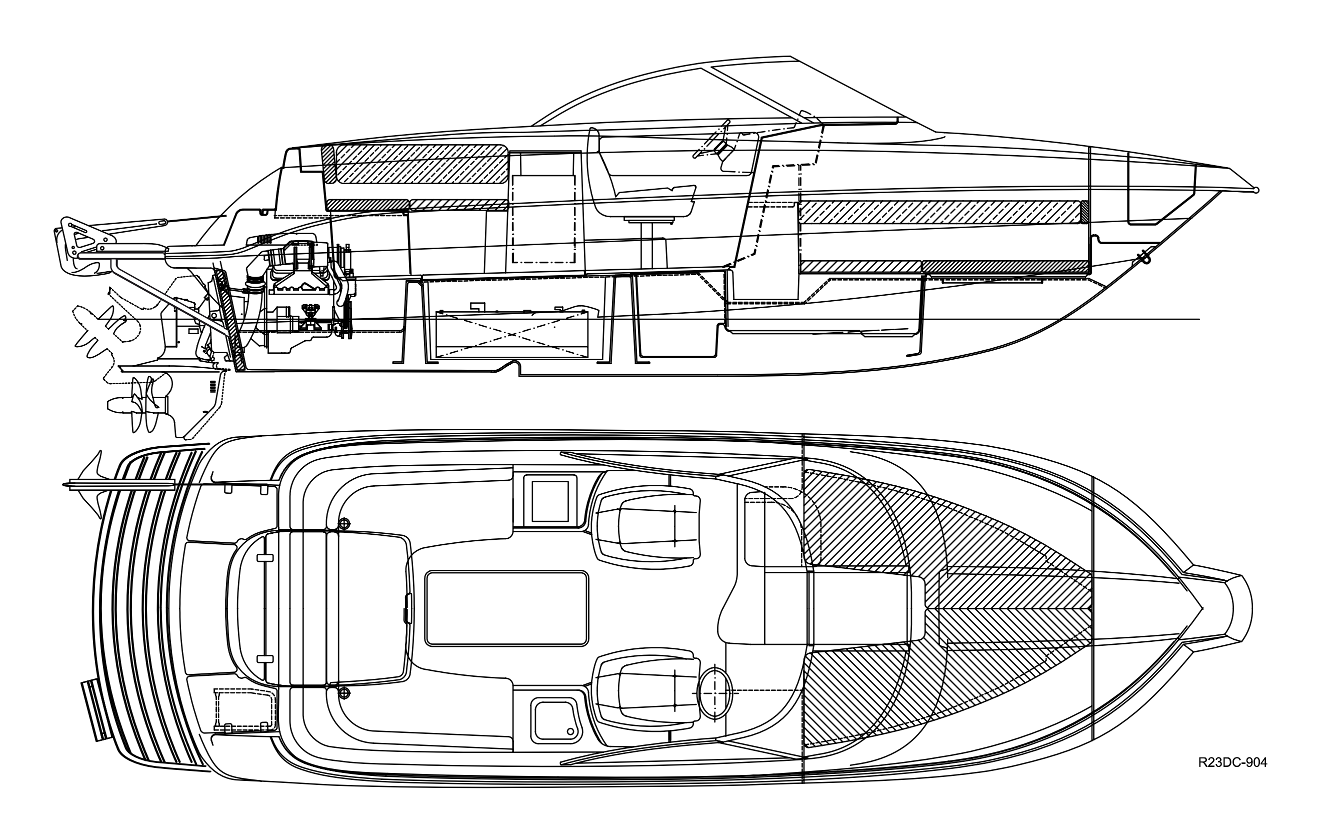
Interiör Ryds 23 WA / Interior Ryds 23 WA / Innenasstattung Ryds 23 WA



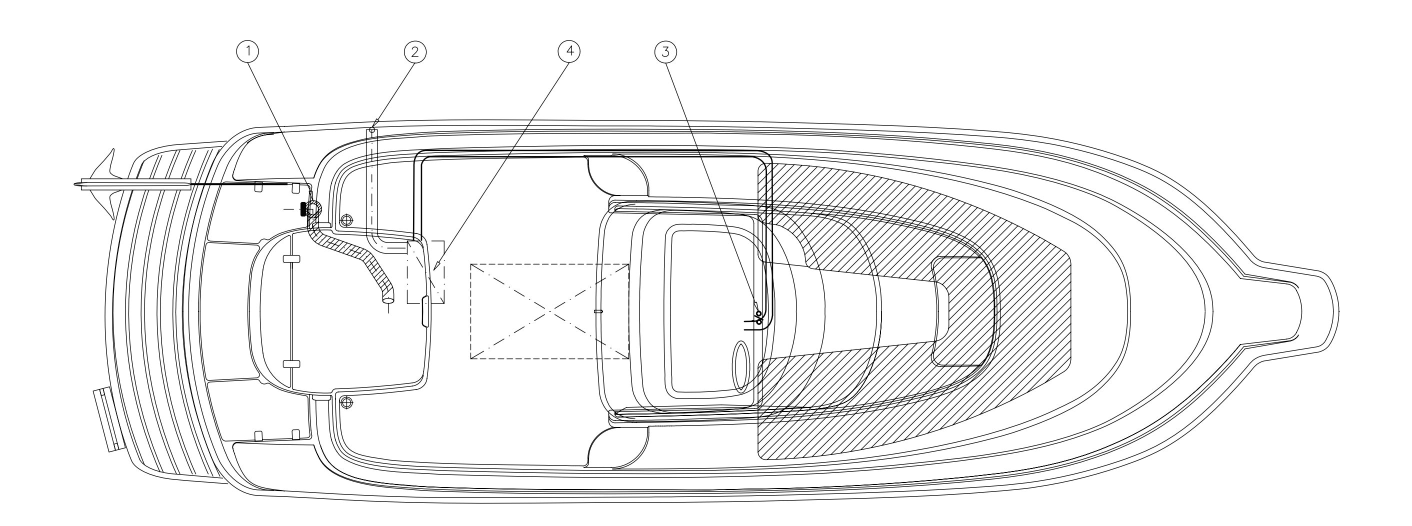
Exteriör Ryds 23 DC / Exterior Ryds 23 DC / Außenansicht Ryds 23 DC



Interiör Ryds 23 DC / Interior Ryds 23 DC / Innenasstattung Ryds 23 DC

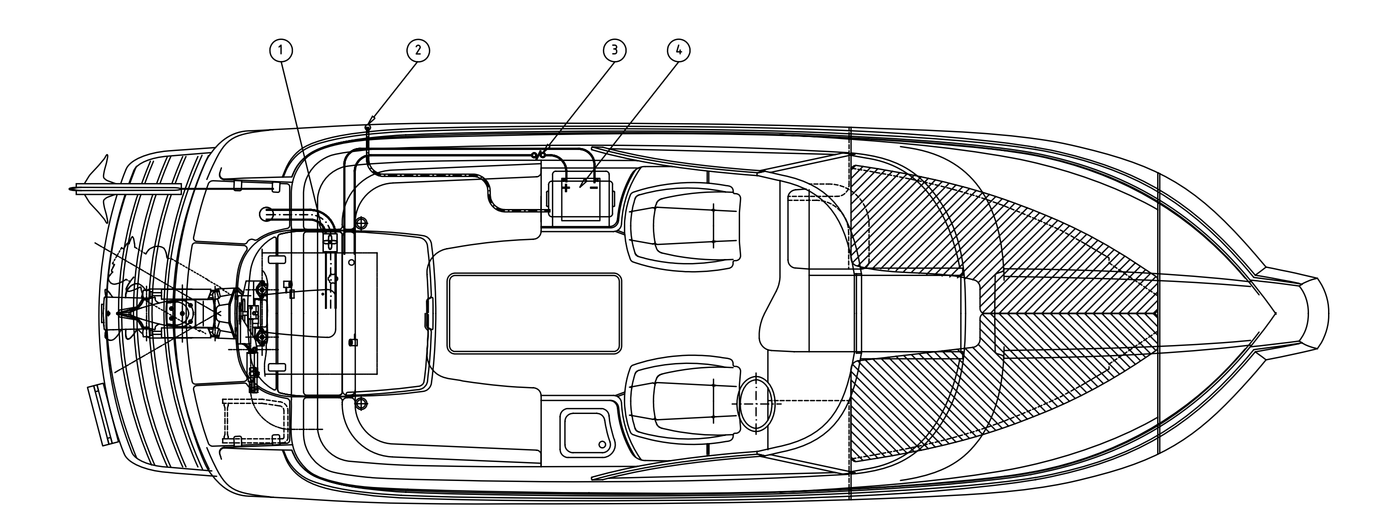


Ryds 23 WA



1. Motorrumsfläkt	1. Engine fan	1. Motorraumgebläse
2. Utlopp batteriventilation	2. Battery bank bleed	2. Entlüftung für Batteribank
3. Huvudströmbrytare	3. Main power switch	3. Hauptschalter
4. Batteri	4. Battery	4. Batterie

Ryds 23 DC



1. Motorrumsfläkt
2. Utlopp batteriventilation
3. Huvudströmbrytare
4. Batteri

1. Engine fan
2. Battery bank bleed
3. Main power switch
4. Battery

1. Motorraumgebläse
2. Entlüftung für Batteribank
3. Hauptschalter
4. Batterie



Elsystem
Spänningskällor i 12 V-systemet är motorernas generatorer. Med huvudströmbrytarna i el-centralen kan batterierna frikopplas från alla förbrukare. Med huvudströmbrytarna tillslagna leds strömmen till en elcentral och förgrenas ut i båten. Strömbrytarna för manövrering av båtens olika funktioner är placerade på en manöverpanel.

Electrical system
The 12 V system is charged by the alternators on the engines. The batteries can be disconnected from all circuits using the main power switches in the electrical panel. With the main power switches on, power is conducted to the electrical panel and distributed throughout the boat. The switches for controlling the different functions of the boat are located on a control panel

Das elektrische System
Spannungsquellen im 12 V System sind die Generatoren der Motoren. Mit den Hauptschaltern in der Zentralelektrik können die Batterien von allen Verbrauchern getrennt werden. Bei eingeschalteten Hauptschaltern wird der Strom an die Zentralelektrik geleitet und im Boot verteilt. Die Betätigungsschalter für die verschiedenen Funktionen des Bootes befinden sich auf einem Armaturenbrett.



Försiktighet / Caution / Vorsicht

Bryt aldrig strömmen med huvudströmbrytarna då motorerna är i gång. Detta skadar generaton.

Never switch off the main switches while the engines are running. This damages the alternator.

Den Strom nie mit den Hauptschaltern unterbrechen, während die Motoren in Betrieb sind. Dies beschändigt den Generator.



Fara / Danger / Achtung

Avluftningsslangarna måste anslutas vid batteribyte eller service. Vid byte av batterier måste marinbatterier användas med möjlighet att ansluta avluftningsslangarna.
Batterifrånskiljarna sitter placerade i huvudbrytar panelen. Batterierna laddas endast genom att motorerna är igång, eller genom extra utrustning såsom exempelvis (batteriladdare).

The bleed hoses must be connected after battery replacement or service. When replacing batteries, marine batteries capable of being connected to the bleed hoses must be used.The battery isolating switches are located in the main switch panel. The batteries are charged only when the engine is running, or through extra equipment (e.g. battery charger).

Die Entlüftungsschläuche müssen beim Batteriewechsel oder Service angeschlossen werden. Bei einem Batteriewechsel müssen Marinebatterien mit Anschlussmöglichkeit für die Entlüftungsschläuche verwendet werden.
Die Batterietrennschalter befinden sich auf dem Hauptschalter-Armaturenbrett. Die Batterien werden nur dadurch geladen, dass der Motor läuft oder durch Zusatzausstattungen (wie z.B. Batterielader).



Försiktighet / Caution / Vorsicht

Modifiera aldrig båtens elektriska system eller ritningar. Service och underhåll skall utföras av en auktoriserad elektriker. Använd enbart elektriska apparater som är utrustade med skyddsjord. Elektriska apparater skall alltid anslutas till jord i båtens el-system.
Om jordfelsbrytaren är aktiverad, använd inte el-systemet. Åtgärda felet innan el-systemet på nytt tas i bruk.

Never modify the boat's electrical system or diagrams. Service and maintenance must be carried out by a qualified electrician. Use electrical equipm ent equipped with earth protection only. Electrical equipment must always be connected to earth in the boat's electrical system. If the earth fault breaker is tripped, do not use the electrical system. Rectify the fault before the electrical system is used again.

Das elektrische System oder Pläne des Bootes nie ändern. Service und Wartung müssen von einem befugten Elektriker durchgeführt werden. Nur elektrische Geräte verwenden, die mit Schutzerde ausgestattet sind. Elektrische Geräte müssen im elektrischen System des Bootes immer an Masse angeschlossen werden.Wenn der Fehlerstrom-Schutzschalter aktiviert ist, darf das elektrische System nicht verwendet werden. Den Fehler beheben, bevor das elektrische System erneut in Gebrauch genommen wird.



Fara / Danger / Achtung

Laddning av batterier

Var uppmärksam på att blyackumulatorer vid en spänning på 14,4 V börjar avge gas, på så sätt att det bildas explosiv knallgas. Spänningen på ett normalt batteri i obelastat tillstånd ligger i området 12,3-12,7 V. Under laddning stiger spänningen efterhand som batteriet laddas upp och det är laddningsregulatorns och batteriladdarens inställning som automatiskt bestämmer när laddningen skall upphöra. Spänningsmätning skall för att uppnå korrekt resultat utföras på batteriets klämmor och ej på generatorn.

Charging the batteries

Remember that the batteries discharge an explosive oxy-hydrogen gas at a voltage of 14.4 volts. The voltage of a normal battery in unloaded status is 12.3-12.7 V. During charging, the voltage increases after the battery is charged. The charging regulator stops the charging process automatically at a pre-set level. The voltage measurement should be taken at the battery terminals, not the alternator, to achieve the correct result.

Ladung der Batterien

Beachten Sie, dass Bleiakkumulatoren bei einer Spannung von 14,4 V Gas abzugeben beginnen, wodurch explosives Knallgas entsteht. Die Spannung einer normalen Batterie in unbelastetem Zustand liegt im Bereich 12,3 - 12,7 V. Während des Ladens steigt die Spannung nach und nach an, wobei die Einstellung des Adereglers und des Batterieladers automatisch bestimmt, wann der Ladevorgang beendet ist. Um ein korrektes Messergebnis zu erzielen, muss die Spannung an den Klemmen der Batterie gemessen werden und nicht am Generator.



Försiktighet / Caution / Vorsicht

Rengöring av batterier
Batteriets ovansida bör rengöras regelbundet för att undvika överslag mellan cellerna. Om batteriet är placerat i ett avskilt utrymme är det normalt tillräckligt med rengöring vår och höst.

Se till att lufthålen i cellpropparna är öppna så att gas kan ventileras ut.

Polerna och kabelskorna skall smörjas in för att förhindra avlagringar och korrosion.

Cleaning the batteries
The top of the batteries should be cleaned regularly to avoid current leakage between the cells. If the battery is located in a separate area, it is normally sufficient to clean in the spring and autumn.

Make sure that the air holes in the cell plugs are open so that gas can be vented.

The terminals and cable terminals must be lubricated to prevent deposits and corrosion.

Reinigen der Batterien
Die Oberseite der Batterie muss regelmäßig gereinigt werden, um Überschläge zwischen den Zellen zu vermeiden. Wenn sich die Batterie in einem abgetrennten Raum befindet, reicht eine Reinigung im Frühjahr und im Herbst in der Regel aus.

Achten Sie darauf, dass die Luftlöcher in den Verschlussstopfen der Zellen offen sind, sodass Gas entweichen kann.

Die Pole und Kabelschuhe müssen geschmiert werden, um Ablagerungen und Korrosion zu verhindern.



Fara / Danger / Achtung

Vätskenivå i celler
Vid kontroll av vätskenivå får ej tändstickor, cigarettändare eller annan form av öppen låga användas som belysning. Gasen som utvecklas är explosiv. Vätskenivån i batterierna skall med jämna mellanrum kontrolleras. Vätskenivån skall vara ca 10 mm över plattorna. Om nivån är för låg, efterfyll med destillerat vatten.

Laddningstillstånd
Den bästa metoden att fastställa laddningstillståndet är att mäta den specifika vikten på batterisyran.Detta görs med hjälp av en aerometer (syramätare). Normal syravikt för ett fulladdat batteri vid 20 °C är 1,26-1,28g/cm³. Notera att syravikten ändrar sig med temperaturen.

Electrolyte level in cells
Do not use matches, a cigarette lighter or other form of naked flame when checking the electrolyte level. The gas given off is explosive. The electrolyte level in the batteries must be checked at regular intervals. The electrolyte level must be approx. 10 mm above the plates. If the level is too low, top up with distilled water.

Charging status
The best method for determining charging status is to measure the specific gravity of the battery acid. This is done using a hydrometer (acid measurer). Normal specific gravity for a fully charged battery at 20 °C is 1.26-1.28g/cm³. Note that the specific gravity varies with temperature.

Flüssigkeitsfüllstand in den Zellen
Bei Überprüfung des Flüssigkeitsfüllstands dürfen keine Zündhölzer, Zigarettenanzünder oder sonstige offene Flammen als Beleuchtung verwendet werden. Die entstehenden Gase sind explosiv. Der Flüssigkeitsfüllstand in den Batterien muss in regelmäßigen Intervallen überprüft werden. Der Flüssigkeitsfüllstand muss ca. 10 mm über den Platten liegen. Bei zu niedrigem Füllstand mit destilliertem Wasser nachfüllen.

Ladezustand
Die beste Methode zur Feststellung des Ladezustands ist die Messung des spezifischen Gewichts der Batteriesäure. Dies geschieht mithilfe eines Aerometers (Säuremessgerät). Das normale Säuregewicht einer voll aufgeladenen Batterie beträgt bei 20 °C 1,26 - 1,28 g/cm³. Beachten Sie, dass sich das Säuregewicht mit der Temperatur verändert.



Försiktighet / Caution / Vorsicht

Batterier av annat fabrikat kan ha en annan syravikt. Kontakta tillverkaren för rätt uppgifter. Om syravikten varierar från cell till cell är batteriet dåligt och bör bytas ut.

Batteries from different manufacturers can have a different specific gravity. Contact the manufacturer for the correct information. If the specific gravity varies from cell to cell, then the battery is not in good condition, and should be replaced.

Batterien anderer Fabrikate können ein anderes Säuregewicht aufweisen. Für richtige Angaben wenden Sie sich an den Hersteller. Wenn das Säuregewicht von Zelle zu Zelle variert, ist die Batterie schadhaft und muss aus-getauscht werden.



Vinterförvaring
Winter lay-up
Winterlager



Försiktighet / Caution / Vorsicht

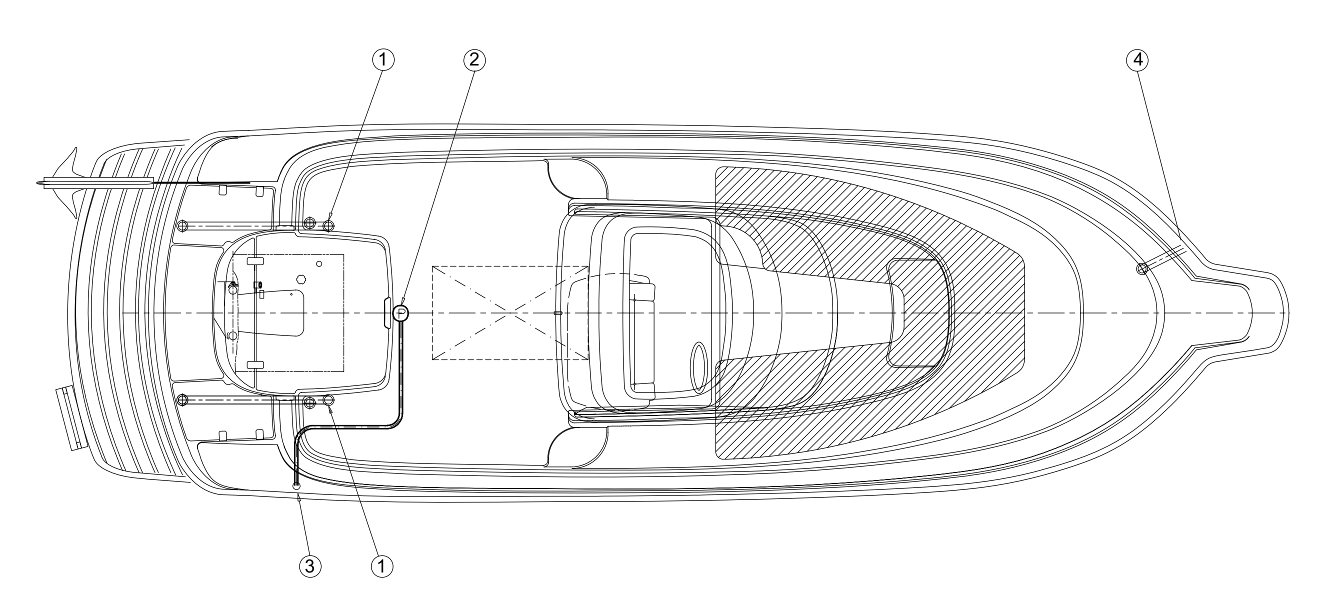
Vid vinteruppläggning kan batterierna vara kvar ombord endast om de är fullt uppladdade. Ett dåligt laddat batteri kan frysa sönder. Koppla alltid loss kabelskorna från batteriet för att undvika oxidering.

For winter storage, the batteries can be left on board only if they are fully charged. A partially discharged battery can freeze and crack. Always disconnect the cable terminals from the battery to avoid oxidation.

Bei Einwinterung können die Batterien nur in voll aufgeladenem Zustand an Bord bleiben. Eine schlecht aufgeladene Batterie kann auffrieren. Die Kabelschuhe immer von der Batterie trennen, um Oxidation zu verhindern.

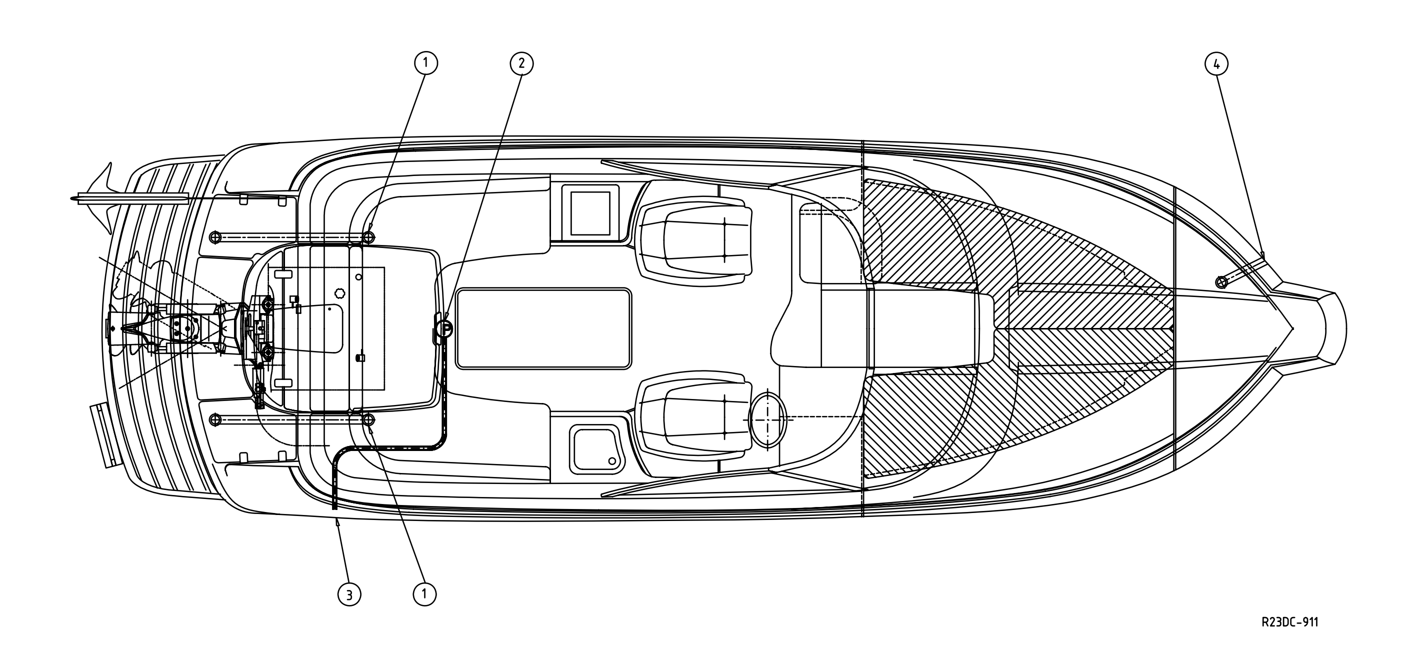
Länspumpsystem / Bilge pump System / Lenzpumpensystem

Ryds 23 WA

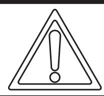


1. Däcksdränering	1. Scruppers	1. Deckentwässerung
2. El länspump (38 l/min, 1,0 m lyfthöjd)	2. Electrical bilge pump (38 l/min, 1,0 m lifting cap.)	2. Elektrische Lenzpumpe (38 l/min, 1,0 m Hebung kapazität)
3. Utlopp El länspump	3. Outlet electrical bilge pump	3. Auslass Elektrische Lenzpumpe
4. Dränering ankarbox	4. Anchor box drain	4. Auslass Ankerkasten

Ryds 23 DC



1. Däcksdränering	1. Scruppers	1. Deckentwässerung
2. El länspump (38 l/min, 1,0 m lyfthöjd)	2. Electrical bilge pump (38 l/min, 1,0 m lifting cap.)	2. Elektrische Lenzpumpe (38 l/min, 1,0 m Hebung kapazität)
3. Utlopp El länspump	3. Outlet electrical bilge pump	3. Auslass Elektrische Lenzpumpe
4. Dränering ankarbox	4. Anchor box drain	4. Auslass Ankerkasten



Försiktighet / Caution / Vorsicht

Undvik nedsmutsning! Båtens elektriska länspump är monterad för att minimera risken för oavsiktligt utsläpp av oljebemängt slagvatten. Båtägaren bör regelbundet kontrollera att slagvattnet inte innehåller miljöskadliga ämnen såsom olja, diesel, glykol mm. för att förhindra att detta pumpas ut av läns-pumpen. Om slagvattnet innehåller miljöskadliga ämnen måste detta tas om hand på därför avsedda uppsamlingsställen iland.

Slagvatten som innehåller miljöskadliga ämnen får under inga omständigheter pumpas överbord.

Den elektriska pumpen i motorrummet startar automatiskt om nivån i motorrummet stiger över larmnivån.

Pumpen kan också styras manuellt från instrumentpanelen. Innnan pumpen startas manuellt, kontrollera att slagvattnet inte innehåller olja.

Avoid pollution! The electrical bilge pumps are positioned so as to minimize the risk accidental discharge of oil polluted water. The owner should check the bilge water regularly for contaminants such as oil, diesel, glycol etc. and preventing this from being discharged by the bilge pump. If the bilge water containing environmentally harmful substances, this must be disposed of at designated collection points ashore.

Bilge water containing harmful substances shall under no circumstances be pumped overboard.

The electrical bilge pump in the engine compartment starts automatically if the level of water in the engine compartment rises above the alarm level.

The pump can also be operated manually from the instrument panel. Before starting the pump manually, check that there is no oil in the bilge water.

Vermeiden Sie Verunreinigung! Die elektrischen Bilgen pumpen werden in Position gebracht, um die versehentliche Entladung des Risikos des ölverseuchten Wassers herabzusetzen. Der Inhaber sollte das Bilgenwasser auf Verunreinigungen wie Öl, Diesel, Glykol etc. kontrollieren um zu Verhindern dass diese durch die Bilgen pumpe ins Wasser gepumpt werden. Wenn das Bilgenwasser umweltschädliche Stoffe enthalten, muss diese von den entsprechenden Sammelstellen an Land entsorgt werden.

Bilgenwasser enthalten umweltschädliche Stoffe, muss nie Über bord gepumpt werden.

Die elektrische Pumpe im Motorraum startet automatisch, wenn das Niveau im Motorraum das Alarmniveau überschreitet.

Die Pumpe lässt sich ebenfalls manuell von der Bedienkonsole aus steuern. Kontrollieren Sie vor dem manuellen Start der Pumpe, dass das Schlagwasser kein Öl enthält.



Fara / Danger / Achtung

Kontrollera länspumparnas funktion regelbundet. Rensa intagen från skräp.

Den samverkande kapaciteten av länssystemet är inte avsedd att kunna länsa båten vid en eventuell skrovskada.

OBS. Pumparna får ej köras torra någon längre tid.

Check the bilge pumps regularly. Remove any waste from the intakes.

The combined capacity of the bilge pump system is not designed to pump out the boat in the event of hull damage.

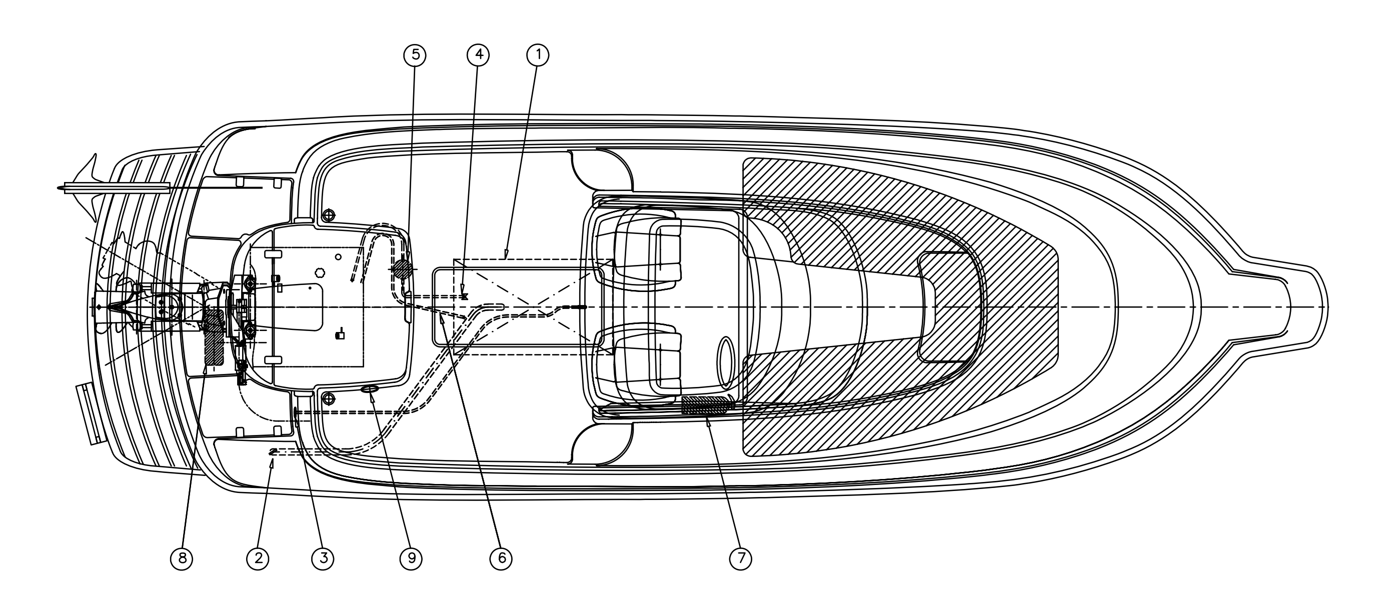
NOTE. The pumps must not be run dry for any length of time.

Die Funktion der Lenzpumpen regelmäßig überprüfen. Die Einlässe von Schmutz freihalten.

Die Gesamtkapazität des Lenzsystems ist nicht dafür ausgelegt, das Boot bei einem eventuellen Rumpfschaden lenzen zu können.

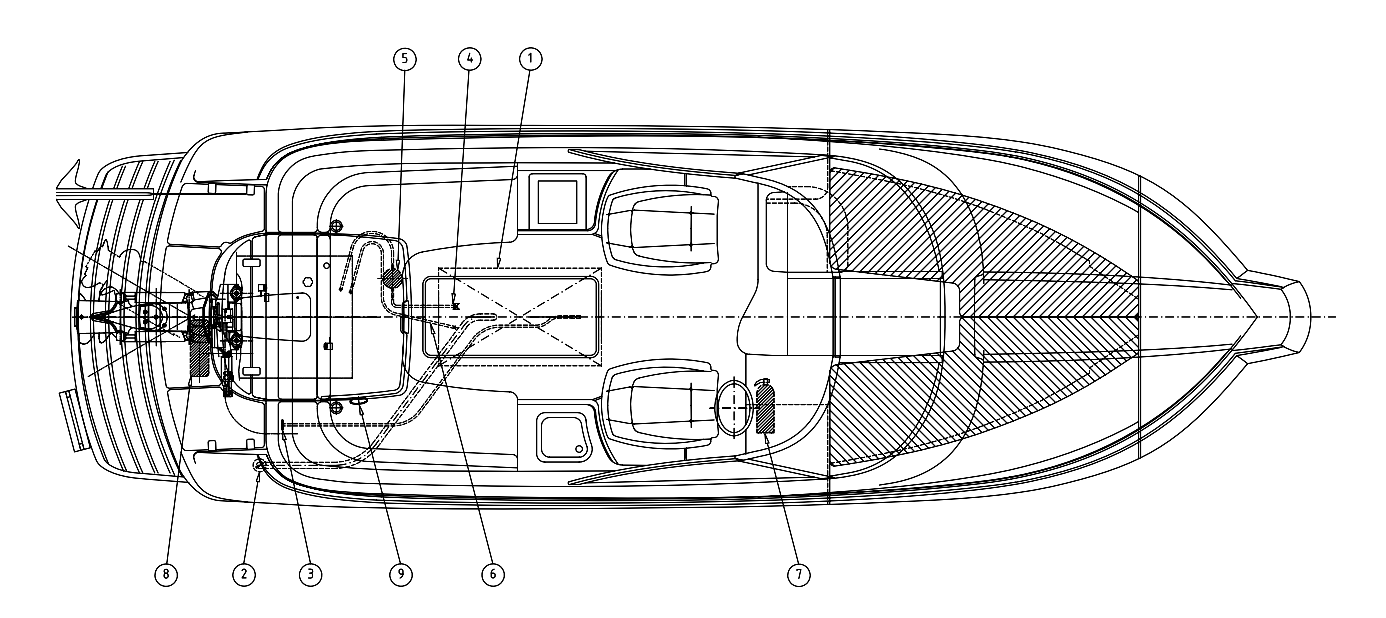
Hinweis: Die Pumpen dürfen nicht über einen längeren Zeitraum trockenlaufen.

Ryds 23 WA



1. Bränsletank	1. Fuel tank	1. Kraftstofftank
2. Påfyllning bränsle.	2. Fuel filler	2. Einfüllung Kraftstoff
3. Ventilation bränsletank	3. Vent, fuel tank	3. Entlüftung Kraftstofftank
4. Bränslekran	4. Fuel cock	4. Absperrhahn
5. Bränslefilter, diesel	5. Fuel filter, diesel	5. Kraftstofffilter, diesel
6. Returledning bränsle (Diesel)	6. Fuel return pipe (Diesel)	6. Kraftstoff retur (Diesel)
7. Handbrandsläckare (Pulver, 1,97 kg)	7. Handheld fire extinguisher (Powder, 1,97 kg)	7. Hand Feuerlöscher (Pulver, 1,97 kg)
8. Automatisk brandsläckare	8. Automatic fire extinguisher	8. Fixer Feuerlöscher
9. Fireport	9. Fireport	9. Fireport

Ryds 23 DC



1. Bränsletank	1. Fuel tank	1. Kraftstofftank
2. Påfyllning bränsle.	2. Fuel filler	2. Einfüllung Kraftstoff
3. Ventilation bränsletank	3. Vent, fuel tank	3. Entlüftung Kraftstofftank
4. Bränslekran	4. Fuel cock	4. Absperrhahn
5. Bränslefilter, diesel	5. Fuel filter, diesel	5. Kraftstofffilter, diesel
6. Returledning bränsle (Diesel)	6. Fuel return pipe (Diesel)	6. Kraftstoff retur (Diesel)
7. Handbrandsläckare (Pulver, 1,97 kg)	7. Handheld fire extinguisher (Powder, 1,97 kg)	7. Hand Feuerlöscher (Pulver, 1,97 kg)
8. Automatisk brandsläckare	8. Automatic fire extinguisher	8. Fixer Feuerlöscher
9. Fireport	9. Fireport	9. Fireport

Brandskydd

Din Ryds är utrustad med brandsläckare, av typ pulver samt fast automatisk släckanordning.

Fire protection

Your Ryds is fitted with dry-powder fire extinguishers and fixed automatic extinguishers.

Brandschutz

Ihr Ryds ist mit Pulverfeuerlöschern und mit einer fixen automatischen Löschvorrichtung ausgestattet.



Försiktighet / Caution / Vorsicht

Aldrig
- blockera utrymningsvägar och nödutgångar.
- blockera säkerhetsanordningar såsom bränsleventiler, huvudströmbrytare
- blockera brandsläckare, synliga eller dolda.
- lämna båten utan uppsikt när spis eller värmare är i drift.
- modifiera båtens system, speciellt el, bränsle eller gassystem.
- tanka bränsle eller byta gasbehållare då motorerna är igång.
- röka när du hanterar bränsle eller gas.

Never
- block evacuation routes and emergency exits.
- block access to safety equipment such as fuel valves or main power switches.
- block access to fire extinguishers, visible or concealed.
- leave the boat unattended when the cooker or heater is switched on.
- modify the boats systems, especially electrical, fuel or gas systems.
- refuel or replace gas containers when the engines are running.
- smoke when handling fuel or gas.

Niemals
- Fluchtwege und Notausstiege blockieren.
- Sicherheitsvorrichtungen wie Kraftstoffventile, Hauptschalter blockieren.
- Feuerlöscher, ob sichtbar oder verborgen, blockieren.
- Das Boot unbeaufsichtigt lassen, wenn Herd oder Heizung in Betrieb sind.
- Die Systeme des Bootes verändern (gilt vor allem für Strom-, Kraftstoff- oder Gassysteme).
- Kraftstoff tanken oder Gasbehälter wechseln, während die Motoren laufen.
- rauchen, wenn Sie mit Kraftstoff oder Gas hantieren.



Båtens ägare/användare ska se till att:
- brandsläckningsutrustningen kontrolleras regelbundet i enlighet med för utrusningen angivna intervall.
- utrustning som använts eller passerat sin förbrukningsdatum, omedelbart ersätts med likvärdig eller bättre utrustning.
- informera besättning och gäster om placering och handhavande av brandbekämpningsutrustning samt placering av utrymningsvägar och nödutgångar.
- att brandsläckningsutrustningen alltid skall vara tillgänglig efter det att båten embarkerats.

The boat owner/user must ensure that:
- the fire extinguishing equipment is checked regularly at the intervals specified for the equipment.
- that equipment which has been used or has passed its expiry date is replaced immediately with equivalent or better equipment.
- crew and guests are advised of the location and instructions for fire control equipment, and the location of evacuation routes and emergency exits.
- the fire extinguishing equipment is accessible at all times.

Es obliegt dem Eigner/Benutzer des Bootes, für Folgendes zu sorgen dass:
- die Feuerlöschausrüstung in den für die Ausrüstung angegebenen Intervallen regelmäßig überprüft wird.
- gebrauchte oder abgelaufene Ausrüstungsteile umgehend durch gleichwertige oder bessere Ausrüstungsteile ersetzt werden.
- Besatzung und Gäste informiert werden über Lage und Handhabung der Brandschutzausrüstung, und Lage der Fluchtwege und Notausstiege.
- die Feuerlöschausrüstung nach dem Einschiffen immer zugänglich ist.

Bekämpning av brand i motorrum

Motorrummet har ett fast brandsläckningssystem som utlöser med automatik. Det fasta systemet är monterat motorrummet.

Fire fighting in the engine compartment

The engine has a fixed fire extinguishing system which deploys automatically. The fixed system is installed in the engine compartment.

Brandbekämpfung im Motorraum

Der Motorraum ist mit einem fixen Feuerlöschsystem ausgestattet, das mit Automatik auslöst. Das fixe System ist im Motorraum montiert.

Åtgärder vid brand i motorrum

- Stoppa huvudmotorerna.
- Stäng bränslekranarna till motorn/motorerna.
- Försäkra Dig om att brand uppstått och att ingen befinner sig i motorrummet.

Action in the event of fire in the engine compartment

- Stop the main engines.
- Switch off the fuel cocks to the engine(s).
- Check that fire has actually broken out, and that no one is in the engine compartment.

Maßnahmen bei Brand im Motorraum

- Die Hauptmotoren abstellen.
- Die Hähne für die Kraftstoffzufuhr zum Motor/zu den Motoren schließen.
- Sicherstellen, dass ein Brand vorliegt unddass sich niemand im Motorraum befindet.



Fara / Danger / Achtung

Åtgärder efter genomförd släckning

- Avvakta tills full säkerhet finns att branden är släckt innan motorluckorna öppnas.
- Vädra motorrummet ordentligt efter brand med öppna motorrumsluckor innan utrymmet beträdes.
- Öppna dörrar och fönster för bättre ventilation.

Se till att släckningsutrustningen återfylls eller ersättes efter genomförd släckning.

Action after the fire has been extinguished

- Wait until fully certain that the fire has been extinguished before opening the engine hatches.
- Ventilate the engine compartment thoroughly after fire by means of open engine compartment hatches before the area is accessed.
- Open doors and windows for better ventilation.

Make sure that the fire extinguishing equipment is refilled or replaced after use.

Maßnahmen nach den Löscharbeiten

- Warten, bis wirklich sicher ist, dass der Brand gelöscht ist, bevor die Deckel des Motorraums geöffnet werden.
- Den Motorraum nach einem Brand vor Betreten des Motorraums mit offenen Motorraumdeckeln ordentlich lüften.
- Türen und Fenster zur besseren Durchlüftung öffnen.

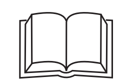
Dafür sorgen, dass die Löschausrüstung nach den Löscharbeiten aufgefüllt oder ersetzt wird.

Bränslesystem / Fuel system / Kraftstoffsystem

Motorn har ett separat bränslesystem och extra bränslefilter på sugledningen. Det extra bränslefiltret är av vattenavskiljande typ med dräneringskran i botten.

Engine(s) has a separate fuel system and extra fuel filter on the suction line. The extra fuel filter is a water separating type with drain cock in the bottom.

Jeder Motor hat ein separates Kraftstoffsystem und ein zusätzlicher Kraftstofffilter auf der Ansaugleitung. Der zusätzliche Kraftstoffilter ist als Wasserabscheider mit Ablasshahn im Boden ausgeführt.



Läs tillverkarens handbok
Read the manufacturers manual
Im handbuch des Herstellers nachschlagen

Se motorns instruktionsbok beträffande skötsel och underhåll av motorns bränslesystem

See the engine's instruction manual for the care and maintenance of the engine's fuel system

Zu Pflege und Wartung des Kraftstoffsystems des Motors siehe Betriebsanleitung des Motors.

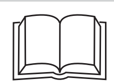


Handhavande
Management
Bedienung

Vid tankning av en båt med teakdäck bör däcket spolas med vatten före bränslepåfyllning. Eventuellt bränslespill lägger sig då ovanpå vattnet och tränger inte ner i träet. Vatten som når motorns insprutningssystem kan snabbt åstadkomma korrosionsskador på insprutningspumpens precisionsdetaljer. Tag därför till vana att regelbundet kontrollera om det extra bränslefiltret innehåller vatten. Tappa då och då av en mindre mängd bränsle (se upp med bränslespill) i ett lämpligt kärl och kontrollera att inget kondensvatten förekommer. Finns det vatten i filtret fortsätter man avtappningen tills enbart rent bränsle kommer fram. En dieselmotors bränslesystem är känsligt för förekomst av luftbubblor i bränslet. Fyll alltid på tankarna innan allt bränsle tagit slut. Har systemet körts tomt, måste det luftas innan motorn kan startas på nytt.

When refuelling a boat with teak decks, the deck should be wetted down with water before refuelling. Any fuel spillage then lies on the water and does not penetrate the wood. Water reaching the engine's injection system can cause rapid corrosion damage to the precision components in the injection pump components. For this reason, it is vital to check the extra fuel filter regularly for water. Every so often, drain a small quantity of fuel into a suitable container (avoid fuel spillage) and check that there is no condensation water. If there is water in the filter, continue to drain until only clean fuel appears. The fuel system on a diesel engine is sensitive to air bubbles in the fuel. Always fill the tanks before they are completely empty. If the system has been run dry, it must be bled before the engine can be started again.

Beim Betanken eines Bootes mit Teakdeck muss das Deck vor dem Tanken mit Wasser gespült werden. Auf diese Weise legt sich eventuell verschütteter Kraftstoff über das Wasser und dringt nicht in das Holz ein. Wasser, das in das Einspritzsystem des Motors gelangt, kann rasch zu Korrosionsschäden an den Präzisionsteilen der Einspritzpumpe führen. Gewöhnen Sie sich deshalb an, regelmäßig zu kontrollieren, ob der zusätzliche Kraftstofffilter Wasser enthält. Von Zeit zu Zeit etwas Kraftstoff in ein geeignetes Gefäß ablassen (keinen Kraftstoff verschütten) und kontrollieren, dass kein Kondenswasser vorkommt. Wenn sich Wasser im Filter befindet, mit dem Ablassen fortfahren, bis nur noch reiner Kraftstoff austritt. Das Kraftstoffsystem eines Dieselmotors reagiert empfindlich auf Luftblasen im Kraftstoff. Die Tanks immer auffüllen, bevor der gesamte Kraftstoff verbraucht ist. Wurde das System leergefahren, muss es entlüftet werden, bevor der Motor erneut gestartet werden kann.

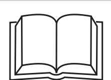


Läs tillverkarens handbok
Read the manufacturers manual
Im handbuch des Herstellers nachschlagen

För luftning av bränslesystemet, se motortillverkarens instruktionsbok.

See the engine manufacturer's instruction manual before bleeding the fuel system.

Zum Entlüften des Kraftstoffsystems siehe Betriebsanleitung des Motorenherstellers.



Läs tillverkarens handbok
Read the manufacturers manual
Im Handbuch des Herstellers nachschlagen

Se motorns instruktionsbok beträffande skötsel av motorns kylsystem.

See the engine's instruction manual for maintenance of the engine's cooling system.

Zu Pflege des Kühlsystems des Motors siehe Betriebsanleitung des Motors.



Information
Information
Information

Avgassystem

Motorerna är försedda med vattenkylda avgaskrökar vilket innebär att kylvattnet blandas med avgaserna, dels för att dämpa avgasljudet, dels för att kyla avgasledningen. Avgaserna leds via avgasutsläpp under båten.

Kylvattensystem

Motorkylningen består av två system, ett sjövattensystem som via en värmeväxlare kyler motorns färskvattensystem (ej att förväxla med båtens färskvattensystem).

Sjövattensystem

För att undvika störningar i kylningen av motorerna finns ett sjövattenfilter (endast Dieselmotor). Det är klokt att kontrollera dessa filter regelbundet, speciellt vid körning i grunda och uppslammade vatten.

Färskvattensystem

Kontrollera regelbundet kylvätskenivån i motorerna. Fyll, vid behov, en blandning av 50% glykol och 50% vatten. Då frostrisk ej föreligger kan en blandning av rostskyddsmedel och vatten användas.

Exhaust system

The engines are fitted with water-cooled exhaust pipe bends which mix cooling water with the exhaust gases. This helps suppress exhaust noise and cools the exhaust line. The exhaust gases are discharged through an exhaust outlet under the boat.

Cooling system

The engine cooling system is in two parts, a seawater system which cools the engine's fresh water system via a heat exchanger (not to be confused with the boat's fresh water system).

Seawater system

A seawater filter is installed to prevent interruptions in cooling the engines (Diesel engines only). It is advisable to check these filters regularly, especially when running in shallow or silted water.

Fresh water system

Check the coolant level in the engines regularly. Top up as necessary, with a mixture of 50% glycol and 50% water. When there is no risk of freezing a mixture of anti-corrosive agent and water may be used.

Auspuffsystem

Die Motoren sind mit wassergekühlten Auspuffkrümmern versehen, in denen sich das Kühlwasser mit den Auspuffgasen vermischt, einerseits zur Dämpfung des Auspuffgeräuschs, andererseits zur Kühlung der Auspuffleitung. Die Auspuffgase werden über den Auspuff unter dem Boot geleitet.

Kühlwassersystem

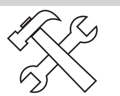
Die Motorkühlung besteht aus zwei Systemen, davon einem Seewassersystem, das das Frischwassersystem des Motors über einen Wärmetauscher kühlt (nicht zu verwechseln mit dem Frischwassersystem des Bootes).

Seewassersystem

Um Störungen in der Kühlung der Motoren zu vermeiden, ist ein Seewasserfilter vorhanden (Nur Dieselmotoren). Es ist zweckmäßig, diesen Filter regelmäßig zu überprüfen, vor allem bei Fahrten in seichten und schlammigen Gewässern.

Frischwassersystem

Den Kühlflüssigkeitsstand in den Motoren regelmäßig überprüfen. Bei Bedarf ein Gemisch aus 50% Glykol und 50% Wasser einfüllen. Wenn keine Frostgefahr besteht, kann ein Gemisch aus Rostschutzmittel und Wasser verwendet werden.



Handhavande
Management
Bedienung

Filter

Har filtret öppnats för rengöring är det mycket viktigt att locket sluter tätt igen. Sjövattenpumpen kan annars suga in luft vilket stoppar vattencirkulationen och snabbt förstör pumpens impeller.

Kontrollera att filterlocket sluter tätt på följande sätt:

1. Starta en motor och håll handen på sjövattenpumpen. Om pumpen blir het på 5 - 10 sek. går den torr.
2. Stoppa motorn omedelbart och täta luftläckan.
3. Gör om provet.

Har sjövattenpumpens eller kylvätskepumpens impeller gått sönder får man räkna med att gummibitar kan ha sugits in i kylsystemet. Måste man byta en impeller, bör man alltså vara noga med att samtidigt avlägsna alla rester av den gamla från systemet. Lägg pussel så att inga bitar fattas. Glöm inte varmvattenberedare och defroster. En lös bit som blivit kvar någonstans i systemet kan snabbt skada den nya impellern eller ge dålig cirkulation av kylvattnet, med förhöjd motortemperatur som följd.

Filter

If the filter has been opened for cleaning, it is vital that the cap is closed properly. If this is not done, air could pass into the seawater pump. This would stop water circulation and rapidly destroy the pump's impeller.

Use the following procedure to check that the filter cap is tightly closed:

1. Start one engine and keep a hand on the seawater pump. If the pump becomes hot in 5 - 10 seconds then it runs dry.
2. Stop the engine immediately and seal the air leak.
3. Repeat the test.

If the seawater pump or coolant pump impeller has been damaged, then it is likely that pieces of rubber have been drawn into the cooling system. If an impeller has to be replaced, all fragments of the old one must be completely removed from the system at the same time. Piece together the fragments to ensure that nothing is missing. Do not forget the hot water heater and defroster. A loose piece remaining in the system could damage the new impeller, or cause poor circulation of coolant with a resulting increase in engine temperature.

Filter

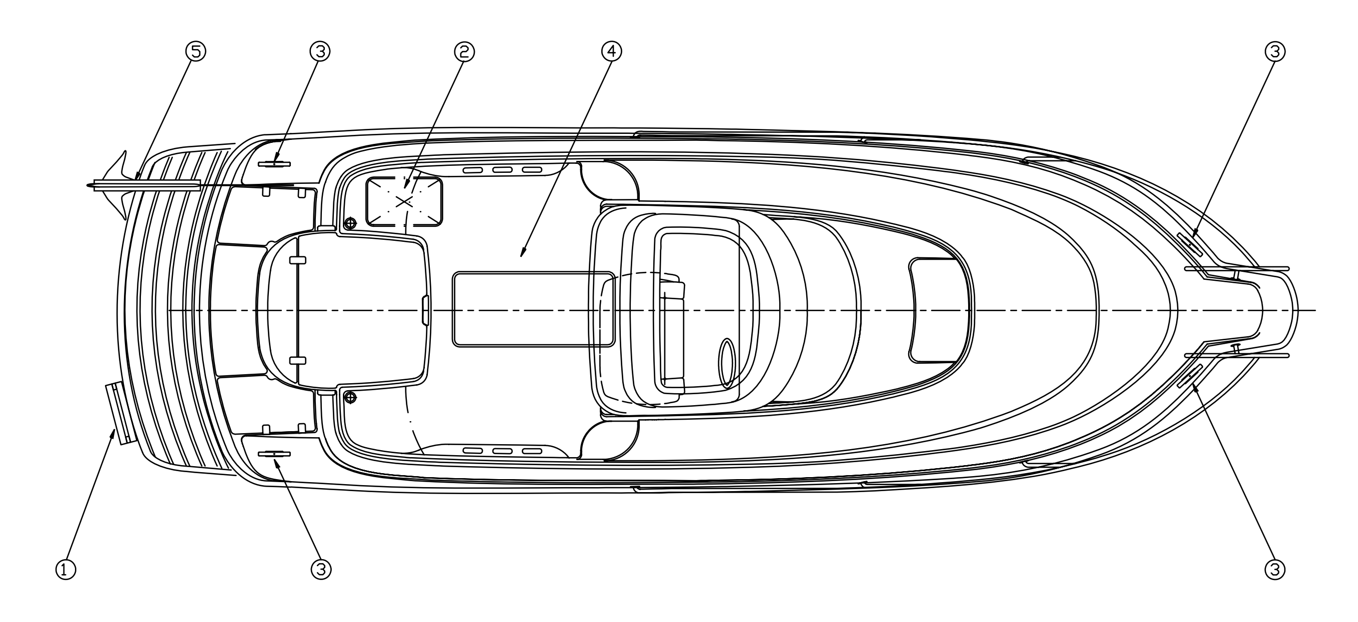
Wurde der Filter für die Reinigung geöffnet, ist es sehr wichtig, dass der Deckel wieder dicht schließt. Die Seewasserpumpe kann ansonsten Luft ansaugen, wodurch der Wasserkreislauf unterbrochen und der Impeller der Pumpe schnell zerstört wird.

Dass der Filterdeckel dicht schließt, wird wie folgt überprüft:

1. Einen Motor starten und die Hand auf die Seewasserpumpe halten. Wenn die Pumpe in 5 - 10 s heiß wird, läuft sie trocken.
2. Den Motor sofort abstellen und das Luftleck abdichten.
3. Den Test wiederholen.

Ist der Impeller der Seewasserpumpe oder der Kühlflüssigkeitspumpe zerstört, ist davon auszugehen, dass Gummistücke in das Kühlsystem eingesaugt wurden. Wenn ein Impeller ausgetauscht werden muss, gleichzeitig auch alle Reste des alten sorgfältig aus dem System entfernen. Legen Sie die Teile wie ein Puzzle zusammen, sodass nichts fehlt. Warmwasseraufbereitungsanlage und Defroster nicht vergessen. Ein loses Teil, das irgendwo im System steckt, kann den neuen Impeller rasch beschädigen oder eine schlechte Zirkulation des Kühlwassers bewirken, was eine erhöhte Motortemperatur zur Folge hat.

Ryds 23 WA

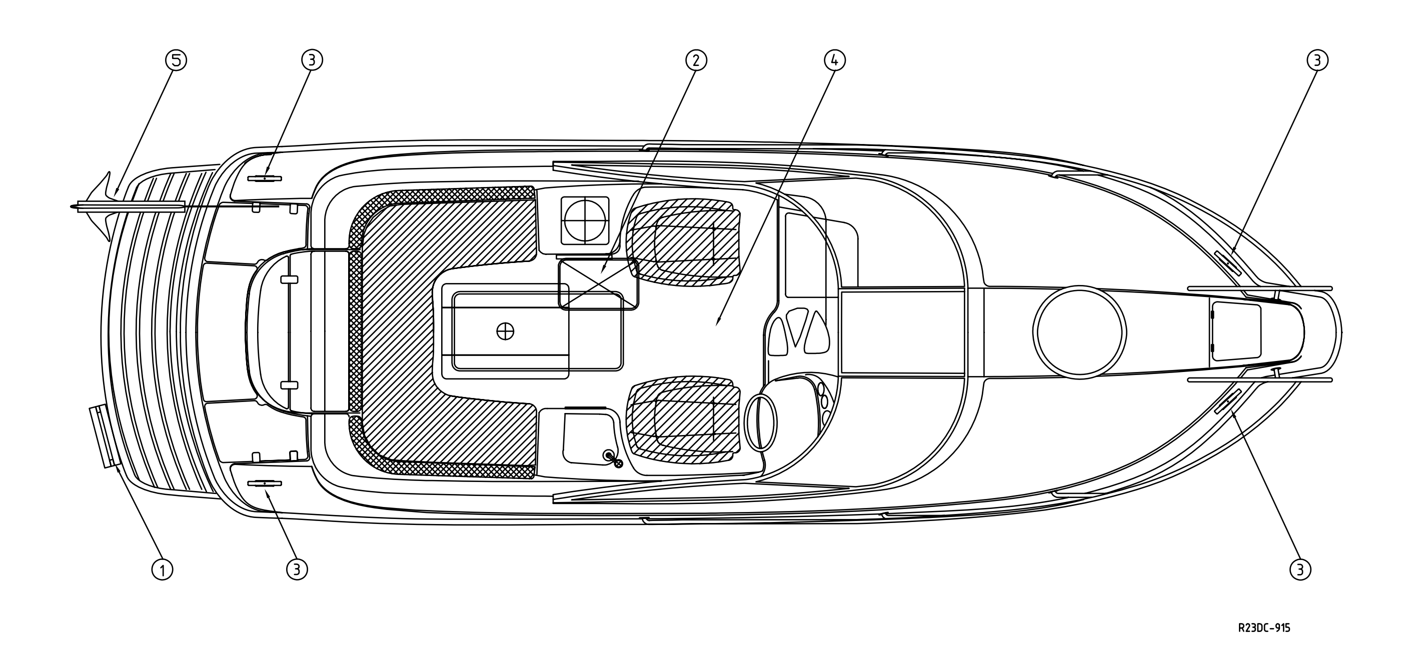


1. Räddningsstege
2. Plats för livflotte
3. Förtöjningspollare (4 st). Brottslast 54kN
4. Arbetsdäcks yta 3,8 m^2

1. Rescue ladder
2. Location of liferaft
3. Mooring bollards (x 4). Breaking load 54 kN
4. Working deck surface 3,8 m^2

1. Rettungsleiter
2. Platz für Rettungsinsel
3. Vertäuungspolle (4 St). Bruchlast 54 kN
4. Fläche Arbeitsdeck 3,8 m^2

Ryds 23 DC

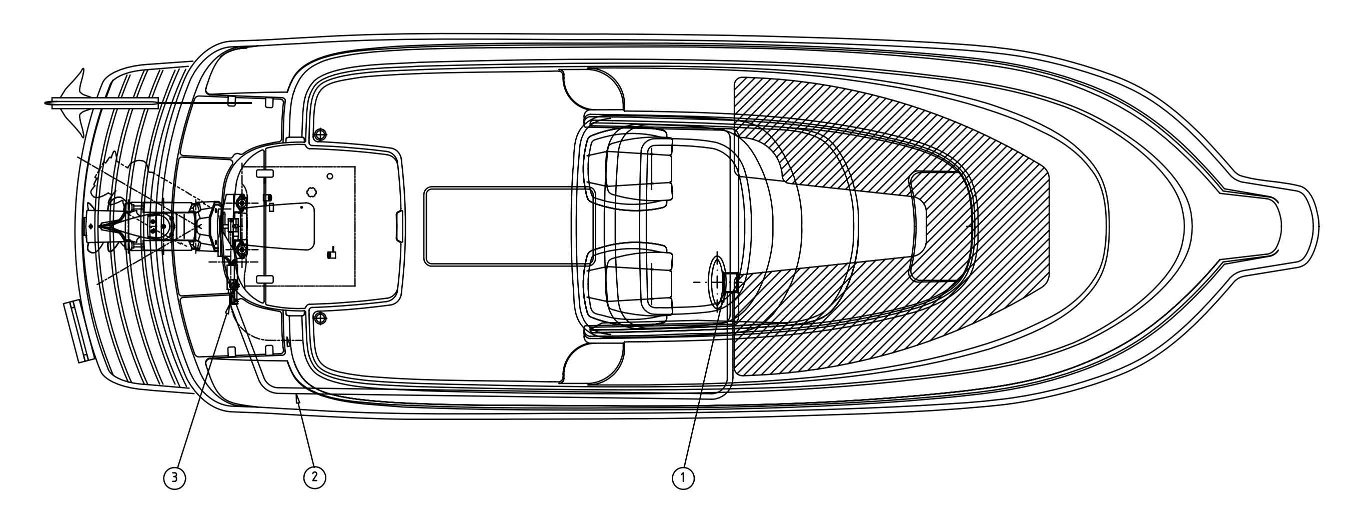


1. Räddningsstege
2. Plats för livflotte
3. Förtöjningspollare (4 st). Brottslast 54kN
4. Arbetsdäcks yta 2,6 m^2

1. Rescue ladder
2. Location of liferaft
3. Mooring bollards (x 4). Breaking load 54 kN
4. Working deck surface 2,6 m^2

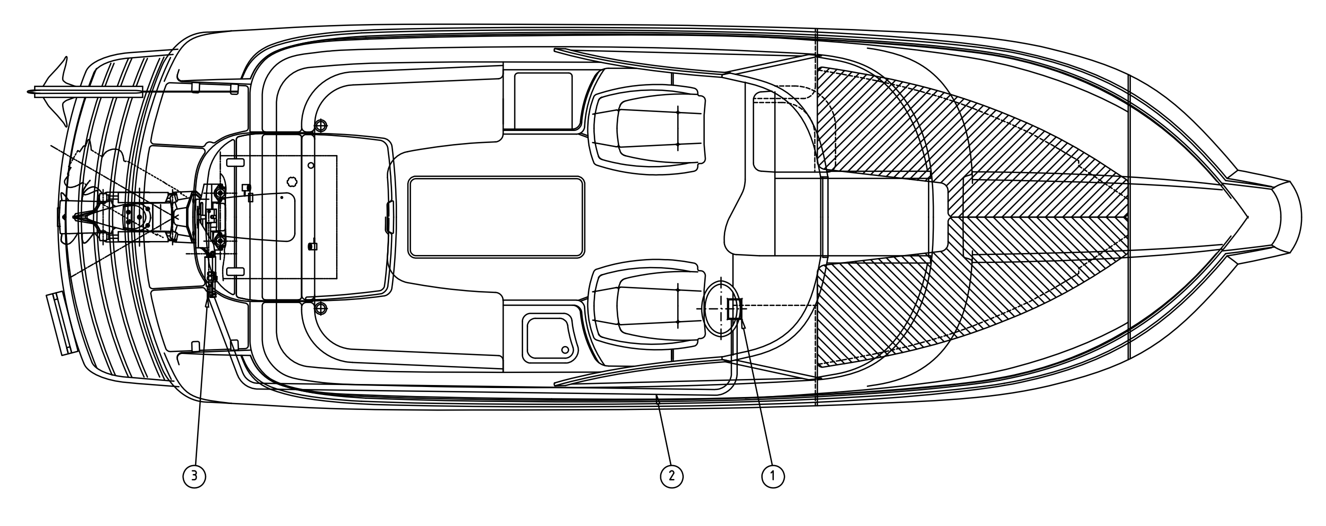
1. Rettungsleiter
2. Platz für Rettungsinsel
3. Vertäuungspolle (4 St). Bruchlast 54 kN
4. Fläche Arbeitsdeck 2,6 m^2

Ryds 23 WA



1. Ratt	1. Steering wheel	1. Lenkrad
2. Styrkabel	2. Steering cable	2. Lenkkabel
3. Styrcylinder	3. Steering cylinder	3. Lenkzylinder

Ryds 23 DC



1. Ratt	1. Steering wheel	1. Lenkrad
2. Styrkabel	2. Steering cable	2. Lenkkabel
3. Styrcylinder	3. Steering cylinder	3. Lenkzylinder

Kontroll och påfyllning av olja

Eftersom en fungerande styrning är en säkerhetsfråga, bör man regelbundet kontrollera oljenivån i pumpen innan man kastar loss.

Hydraulolja till styrningen fylls på via påfyllningspluggen i rattpumpen. Oljan ska stå ca. 10 mm under påfyllningshålet. Rekommenderad olja till styrsystem: Läs tillverkarens handbok.

Checking and topping up hydraulic oil

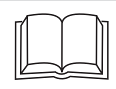
The safety of the boat depends on effective steering, so the oil level in the pump should be checked before casting off.

Hydraulic oil is added to the steering system via the filling plug in the steering wheel pump. The oil level must be approx. 10 mm below the filler hole. Recommended oil for the steering system: Read the manufacturer's manual.

Kontrolle und Einfüllen von Öl

Da eine funktionierende Lenkung eine Sicherheitsfrage ist, muss der Ölstand in der Pumpe regelmäßig überprüft werden, bevor Sie ablegen.

Das Hydrauliköl für die Lenkung wird über den Einfüllstopfen in der Steuerradpumpe eingefüllt. Das Öl muss ca. 10 mm unter der Einfüllöffnung stehen. Für das Lenksystem empfohlenes Öl: Im Handbuch des Herstellers nachschlagen.



Läs tillverkarens handbok
Read the manufacturers manual
Im handbuch des Herstellers nachschlagen



Information
Information
Information

Observera !
Påfyllningspluggarna är av olika typ; den övre (på flyingbridge) ventilerad, den nedre (i däckssalongen) tät. Dessa pluggar får ej förväxlas.

Note:
The filling plugs are of different types: the upper (on the flying bridge) is vented, the lower (in the deck saloon) is sealed. These plugs are not interchangeable.

Hinweis:
Es existieren unterschiedliche Einfüllstopfen; der obere (auf der Flybridge) besitzt eine Entlüftungsvorrichtung, der untere (im Decksalon) ist dicht. Die Stopfen dürfen nicht verwechselt werden.

Underhåll styrning

Kontrollera kopplingar, infästningar och lager.
För underhåll av styrsystemet: Se tillverkarens instruktionsbok.

Maintenance, steering

Check couplings, mountings and bearings.
For maintenance of the steering system: See the manufacturer's instruction manual.

Wartung Lenkung

Kupplungsteile, Halterungen und Lager überprüfen.
Zur Wartung der Lenkanlage: Siehe Betriebsanleitung des Herstellers.

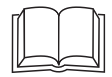


Vårrustning
Spring fit-out
Massnahmen vor dem Zuwasserlassen

Kontrollera styrningen innan sjösättning.

Check the steering before launching the boat.

Die Lenkung vor dem Zuwasserlassen überprüfen.



Läs tillverkarens handbok
Read the manufacturers manual
Im handbuch des Herstellers nachschlagen

Övrigt underhåll av styrningen finner du i tillverkarens instruktionsbok.

Other maintenance routines for the steering can be found in the manufacturer's instruction manual.

Sonstige Wartung der Lenkung siehe Betriebsanleitung des Herstellers.

Sjövett



Försiktighet / Caution / Vorsicht

Att framföra en motorbåt innebär ett ansvar, inte enbart för de ombordvarande utan också för andra som kommer i vår färdväg. Hänsyn till andra skapar trivsel på sjön. Alla har samma rätt till sjöliv, oavsett vilken farkost man färdas i.

För en båt gäller andra fysikaliska lagar än för exempelvis en bil, och man har helt andra möjligheter att påverka köregenskaperna. En båts gångläge och bekvämligheten ombord påverkar du främst genom att anpassa farten till rådande sjöförhållanden samt att intelligent använda trimplanen. En planande båt ligger nästan horisontellt i vattnet vid maxfart, men allteftersom man sänker farten ökar trimvinkeln och vid planingströskeln går den med mycket hög stäv. Detta är helt normalt och är en förutsättning för god prestanda.

Vid körning i medsjö skall alltid båda trimplanen vara helt uppfällda. Anledningen är att båtar har en tendens att “dyka” vid kraftig medsjö, vilket kan ge okontrollerbara uppbromsningar. Kör därför båten med hög stäv i medsjö.

Kunskaper om väder och vind

- Visa respekt för väder och vind.
- Iakttag och lägg märke till förhållanden som sedan kan vara till hjälp.
- Lyssna alltid på väderleksrapporter över längre tid när längre etapper skall tillryggaläggas.
- Sörj alltid för att det finns tillräckligt mycket bränsle och färskvatten i tankarna.

Good seamanship

Going out in a motor boat involves a responsibility, not just to those on board but also to others we meet on the water. Showing consideration for others generates good feeling, at sea. Everyone has the same right to be at sea, whatever kind of craft they go afloat in.

The physical laws that apply to a boat are rather different from those affecting a car, for example, and there are completely different ways of influencing the boat's sea-keeping and handling qualities. You can influence a boat's attitude and the level of comfort on board primarily by adapting the speed to the prevailing sea conditions and by the intelligent use of the trim tabs. A planing boat rides almost level in the water at maximum speed, but as speed is reduced the trim angle increases and at the hump the bow rides high. This is normal, and is a prerequisite for good performance.

When running with a following sea, the trim tabs should always be fully raised. The reason for this is that boats have a tendency to "dive" in a strong following sea, which can result in uncontrollable slowing. So it is best to run the boat with a high bow angle in a following sea.

Knowledge of weather and wind

- Show respect for wind and weather.
- Observe and note conditions that might help you later.
- Always listen to a series of met office weather forecasts when you are planning longer passages.
- Always make sure there is enough fuel and fresh water in the tanks.

Gute Kenntnisse der Seemannschaft

Ein Boot zu fahren, bedeutet Verantwortung nicht nur für die Personen an Bord, sondern auch für andere zu übernehmen, die unseren Weg kreuzen. Rücksicht auf andere bewirkt, dass wir uns auf See wohl fühlen. Jeder hat dasselbe Recht auf ein Seeleben, unabhängig davon, welches Gefährt er oder sie benutzt.

Für ein Boot gelten andere physikalische Gesetze als beispielsweise für ein Auto und es bestehen ganz andere Möglichkeiten der Einflussnahme auf die Fahreigenschaften. Gangart und Bequemlichkeit an Bord bestimmen Sie in erster Linie dadurch, dass Sie die Geschwindigkeit an die herrschenden Seeverhältnisse anpassen und die Trimmklappen intelligent einsetzen. Ein gleitendes Boot liegt bei Höchstgeschwindigkeit fast horizontal im Wasser. Sobald die Geschwindigkeit zurückgenommen wird, erhöht sich der Trimmwinkel und an der Gleitschwelle stellt sich der Bug sehr hoch an. Das ist ganz normal und eine Voraussetzung für gute Leistung.

Wenn Sie mit der Welle fahren, müssen immer beide Trimmklappen ganz aufgeklappt sein. Der Grund dafür ist die Tendenz der Boote, bei hohem Seegang "einzutauchen", was zu unkontrolliertem Abbremsen führen kann. Wenn Sie mit der Welle unterwegs sind, fahren Sie das Boot daher mit hoch angestelltem Bug.

Kenntnisse über Wetter und Wind

- Zeigen Sie Respekt vor Wetter und Wind.
- Beobachten und beachten Sie Gegebenheiten, die später von Nutzen sein können.
- Hören Sie den Wetterbericht immer über einen längeren Zeitraum, wenn Sie planen, längere Etappen zurückzulegen.
- Sorgen Sie dafür, dass die Tanks immer mit ausreichend Kraftstoff und Frischwasser gefüllt sind.

Innan avfärd

Viktiga faktorer för grundläggande kunskaper om manövrering av fritidsbåtar är kunskap om:
- Propellernas rotationsriktning och dess inverkan på manöver av båten
- Gång i grov sjö
- Fartpotential

Innan man lämnar hamnen är det viktigt att båten och utrustningen är i sjövärdigt skick.
- Ha alltid motorrummet stängt vid start.
- Motorrummet får inte beträdas när motorerna är igång.
- Gå aldrig ner på badstegen när motorn är igång.
- Stoppa motorn vid inspektion av styrning och propeller.
- Se till att badstegen inte är nerfälld i vattnet när båten skall köras.
- Se till att styrningen är i rätt position innan start.

Innan du kastar loss, fundera över hur du bäst lämnar bryggan. Varifrån blåser det? Med bogpropeller är det enkelt att köra ut fören och sedan koppla till propellern.

Before departure

When manoeuvring a boat, there are a number of vital factors which must be taken into account, and certain basic knowledge the skipper must have:
- The direction of propeller rotation and its effect on handling the boat.
- Capabilities in rough seas.
- Potential speed.

Before leaving harbour it is important that the boat and its equipment are in seaworthy condition.
- Always keep the engine compartment closed when starting.
- The engine compartment must not be entered when the engines are running.
- Never climb down the bathing ladder when the engine is running.
- Stop the engine before inspecting the steering and propellers.
- Make sure that the bathing ladder is raised out of the water when the boat is under way.
- Make sure that the steering is correctly positioned before starting.

Before you cast off, consider how best to leave the jetty. What is the direction of the wind? Using a bow thruster, it is easy to move the bow out and then engage the propeller.

Vor dem Auslaufen

Wichtige Faktoren für grundlegende Kenntnisse über das Manövrieren von Freizeitbooten sind Kenntnisse über:
- Die Drehrichtung der Propeller und deren Auswirkung auf die Manöver mit dem Boot
- Fahren bei schwerem Seegang
- Leistungspotenzial

Vor dem Verlassen des Hafens muss sichergestellt sein, dass Boot und Ausrüstung in seetüchtigem Zustand sind.
- Den Motorraum beim Starten immer geschlossen halten.
- Bei laufenden Motoren darf der Motorraum nicht betreten werden.
- Bei laufenden Motoren niemals über die Badeleiter absteigen.
- Bei Inspektionen von Ruderanlage und Propeller Motor abstellen.
- Vor dem Ablegen dafür sorgen, dass die Badeleiter hochgeklappt ist.
- Vor dem Starten darauf achten, dass sich das Ruder in der richtigen Stellung befindet.

Überlegen Sie vor dem Auslaufen, wie Sie die Mole am besten verlassen. Aus welcher Richtung weht der Wind? Wenn Sie einen Bugpropeller haben, legen Sie ganz einfach mit dem Bug ab und schalten dann den Propeller dazu.

Start av motor

Start the engine

Den Motor starten

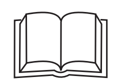


Fara / Danger / Achtung

Om din båt är utrustad med bensinmotor ska motorrumsfläkten köras i fyra minuter innan motorn startas.

If your boat is equipped with petrol engine, the engine compartment fan shall be run for four minutes prior to starting the engine.

Wenn Ihres Bootes ist mit Benzin motoren ausgestattet, die Motorraumgebläse muss an vier minuten laufen, vor die Hauptmotor gestartet werden.



Läs tillverkarens handbok
Read the manufacturers manual
Im handbuch des Herstellers nachschlagen

Övriga instruktioner enligt motortillverkarens instruktionsbok.

1. Ställ reglaget i neutralläge.
2. Starta motorn genom att vrida nyckeln. Kontrollera att varningslamporna slocknat och att oljetrycksmätaren och voltmätaren visar normala värden.
3. Varmkör motorn på tomgång. Rusa aldrig en kall motor.

Other instructions in accordance with the engine manufacturer's instruction manual.

1. Set the gear lever in neutral.
2. Start the engine by turning the key. Check that the warning lamps have gone out and that the oil pressure gauge and the voltmeter are showing normal values.
3. Run the engine to operating temperature at idling speed. Never rev up a cold engine.

Weitere Anweisungen- siehe Betriebsanleitung des Motorenherstellers.

1. Steuerhebel in Neutralstellung bringen.
2. Den Motor durch Drehen des Schlüssels starten. Kontrollieren, ob die Warnleuchten erloschen sind und ob der Öldruckmesser und der Spannungsmesser normale Werte anzeigen.
3. Den Motor im Leerlauf warmlaufen lassen. Einen kalten Motor nie hochtourig fahren.

Lägga ut

Har man två motorer är det också lätt att lägga ut från bryggan genom att lägga in tomgång back på den motor som är närmast bryggan och tomgång fram på den andra motorn. Roder och drev skall stå i neutralläge. Båten kommer att svänga ut från bryggan med aktern. Eftersom förskeppet kommer att gå emot bryggan, är det viktigt att fendra av ordentligt.

Med enbart en motor kan det vara lite besvärligare, om vinden trycker båten hårt mot bryggan. Det gäller att få ut aktern med hjälp av ett “spring”. Fendra av förskeppet väl mot bryggan. Lägg en tamp från fören runt en pollare eller knape, så att den lätt kan lossas. Lägg in tomgång fram och vrid roder så att aktern glider ut från bryggan. När båten nått ett sådant läge att det säkert går att backa ut, frikoppla och lossa förtampen, lägg snabbt om rodret och lägg i backväxeln. Samla in alla tampar och fendrar medan du fortfarande befinner dig i skyddat vatten.

Move away from the jetty

With two engines, it is also easy to move away from the jetty by engaging astern at idling speed on the engine nearer the jetty and ahead at idling speed on the other engine. The rudder should be in the neutral position. The boat will swing out from the jetty astern. As the bow will move against the jetty, it is important to fend off properly.

With only one engine this can be a little more troublesome if the wind is pressing the boat firmly against the jetty. Use a spring to getthe stern out. Firmly fend off the bow from the jetty. Take a line from the bow around a bollard or cleat, so that it can be easily let go. Engage idling speed ahead and turn the rudder so that the stern glides out from the jetty. When the stern is clear, release and retrieve the line, quickly centre the rudder and engage astern. Gather in all lines and fenders while you are still in sheltered water.

Ablegen

Sind zwei Motoren vorhanden, ist das Ablegen von der Mole ebenfalls leicht, indem man für den Motor, der am nächsten zur Mole gelegen ist, Leerlauf rückwärts und für den anderen Motor Leerlauf vorwärts einlegt. Ruder und Getriebe befinden sich in Neutralstellung. Das Boot dreht sich so mit dem Heck von der Mole weg. Da sich das Vorschiff zur Mole dreht, muss es entsprechend abgefendert werden.

Mit nur einem Motor ist das Ablegen mitunter nicht so einfach, wenn der Wind das Boot fest zur Mole drückt. In diesem Fall versucht man, das Heck mithilfe einer "Spring" von der Mole wegzubringen. Das Vorschiff gut gegen die Mole abfendern. Eine Leine vom Bug so um einen Poller oder eine Klampe legen, dass sie leicht gelöst werden kann. Leerlauf vorwärts einlegen und das Ruder so drehen, dass sich das Heck von der Mole wegbewegt. Sobald das Boot eine Stellung erreicht hat, in der man sicher nach rückwärts auslaufen kann, auskuppeln und die Vorspring lösen. Das Ruder rasch umlegen und den Rückwärtsgang einlegen. Holen Sie alle Leinen und Fender ein, solang Sie sich noch in geschütztem Fahrwasser befinden.

Lätta ankar

1. Starta motorerna.
2. Ge båten litet knuff bakåt för att slacka ankarkättingen.
3. Ta upp ankaret. Om du misstänker att ankaret har fastnat, avbryt operationen och använd motorkraft (back) för att dra loss ankaret.
4. Kör inte båt framåt innan ankaret har blivit synlig.
5. När ankaret lämnat vattnet, försäkra dig om att ankaret har hunnit vända sig i rätt läge för upptagning.
6. Lås ankaret på plats med säkerhetskedjan.

Weigh anchor

1. Start the engines.
2. Give the boat a small nudge astern to straighten out the anchor cable.
3. Haul up the anchor. If you suspect the anchor has fouled, stop the operation and use engine power (astern) to pull the anchor loose.
4. Do not engage gear before the anchor is visible.
5. When the anchor is clear of the water, check that it is correctly positioned to run smoothly over the bow roller.
6. Lock the anchor in place with the safety chain.

Anker lichten

1. Die Motoren starten.
2. Dem Boot einen kleinen Schub nach hinten geben, um die Ankerkette zu fieren.
3. Den Anker einholen. Wenn Sie befürchten, dass der Anker steckt, den Vorgang abbrechen und Motorkraft (rückwärts) verwenden, um den Anker loszuziehen.
4. Mit dem Boot erst vorwärts fahren, wenn der Anker zu sehen ist.
5. Wenn der Anker das Wasser verlassen hat, sicherstellen, dass sich der Anker in die richtige Richtung gedreht hat, bevor Sie ihn dichtholen.
6. Den Anker mit der Sicherheitskette sichern.

Framdrivning

En tamp i propellern gör en båt helt manöveroduglig.

En högergående propeller roterar medurs och en vänstergående moturs sett akterifrån. Propellerns rotation är helt avgörande för manövreringen. En högergående propeller trycker aktern på båten till styrbord när båten går framåt och till babord när båten backar.

Rotationsriktningen på propellern påverkar också i hög grad svängningsradien. En högergående propeller ger mindre svängradie till babord än till styrbord. Detta kallas även propellerns paddeleffekt.

Var uppmärksam på att dina propellrar har stor tryckkraft som ger kraftig acceleration. Tag hänsyn till detta så att farliga situationer ej kan uppstå.

Fartpotential

- Lär känna båtens fartresurser.
- Utnyttja denna till ekonomisk och säker körning.
- Undvik hög fart och samtidigt stora roderutslag vid backning. Detta medför stora belastningar på roder och styrmekanism.
- Kom ihåg att du har lika mycket kraft akteröver som föröver.

Propulsion

A rope around the propeller can disable a boat.

A right-handed propeller rotates clockwise and a left-handed propeller anticlockwise, seen from the stern. The rotation of the propeller is critical for boat handling. A right-handed propeller pushes the stern of the boat to starboard when the engine is engaged ahead, and to port when it is going astern.

The direction of rotation of the propeller has a major impact on the turning radius. A right-handed propeller gives a smaller turning radius to port than to starboard. This is called the propeller's paddle-wheel effect or prop-walk.

Never forget that that your propellers have considerable propulsion power that provides powerful acceleration. Avoid dangerous situations arising from this.

Potential speed

- Learn the boat's speed potential.
- Utilise this knowledge for economical and safe cruising.
- Avoid using high speed along with large rudder movements when going astern. This puts large strains on the rudder and steering mechanism.
- Remember that you have just as much power astern as ahead.

Antrieb

Eine Leine im Propeller macht ein Boot absolut manövrierunfähig.

Ein rechtsdrehender Propeller rotiert vom Heck aus gesehen im Uhrzeigersinn, ein linksdrehender Propeller gegen den Uhrzeigersinn. Die Drehrichtung des Propellers ist ganz entscheidend für das Manövrieren. Ein rechtsdrehender Propeller drückt das Heck des Bootes beim Vorwärtsfahren nach steuerbord und beim Rückwärtsfahren nach backbord.

Die Drehrichtung des Propellers wirkt sich auch deutlich auf den Drehradius aus. Mit einem rechtsdrehenden Propeller ist der Drehradius durch den so genannten Radeffekt nach backbord kleiner als nach steuerbord.

Beachten Sie, dass Ihre Propeller eine große Druckkraft besitzen, wodurch es zu einer kräftigen Beschleunigung kommt. Bedenken Sie dies, um gefährliche Situationen zu vermeiden.

Leistungspotenzial

- Lernen Sie die Leistungsressourcen Ihres Bootes kennen.
- Nützen Sie diese für eine wirtschaftliche und sichere Fahrt.
- Vermeiden Sie beim Rückwärtsfahren hohe Geschwindigkeiten und gleichzeitig vorgenommene große Ruderausschläge. Dabei entstehen großen Belastungen für Ruder und Lenkmechanismus.
- Denken Sie daran, dass Sie heckseitig und bugseitig gleich viel Kraft haben.

Användning av trimplan och powertrim

En Ryds båt kräver inga trimplan för att komma upp i planing eller ge god prestanda. Trimplan är ändå ett utmärkt hjälpmedel, om de används på ett korrekt sätt. Det är framför allt i två situationer som trimplan bör användas. Det är när man önskar trimma ned fören vid besvärande sjöhävning och i farter mellan planingströskeln och marschfart samt i samband med stark sidvind. En planande båt lutar alltid mot vinden vid kraftig sidvind. Detta ger båten försämrade sjöegenskaper, varför man bör hålla båten så plant som möjligt i sidled. Genom att trycka ned lovarts trimplan pressar man båten tillbaka till normalt gångläge. Gör endast mindre justeringar varje gång. Att hålla nere en trimplansknapp för länge kan innebära att man delvis förlorar kontrollen över båten. När man önskar pressa ned fören används båda trimplanen parallellt. Börja med att köra upp båda trimplanen helt, trimma därefter ned båda trimplanen i korta sekvenser, så att full kontroll bibehålles över hur båten påverkas.

Using trim tab and power trim

A Ryds boat does not need trim tabs to get up on the plane or to give good performance. Trim tabs are, however, a very useful aid, if used correctly. There are two situations in particular where trim tabs should be used. These are when it is desirable to trim the bow down in a rising sea and at speeds between the hump and cruising speed, as well as when running with a strong beam wind. A planing boat always leans into a strong beam wind. This reduces the boat's sea-keeping qualities, which is why listing to one side should be eliminated as far as possible. Lowering the trim tab on the windward side brings the boat back into normal attitude. Make very small adjustments at a time. Holding down the button for one trim tab for any length of time can result in partial loss of control of the boat. For trimming the bow down, both trim tabs are used in parallel. Begin by retracting both trim tabs completely, then lower both of them a little at a time, so that you retain complete control over how the boat is affected.

Verwendung von Trimmklappen und Powertrimm

Ein Ryds-Boot benötigt keine Trimmklappen, um ins Gleiten zu gelangen oder eine gute Fahrleistung zu erzielen. Dennoch sind richtig eingesetzte Trimmklappen ein ausgezeichnetes Hilfsmittel. Die Trimmklappen müssen vor allem in zwei Situationen verwendet werden: Wenn man den Bug bei hohem Wellengang und bei Fahrten zwischen Gleitschwelle und Marschfahrt sowie bei starkem Seitenwind nach unten trimmen will. Ein gleitendes Boot neigt sich bei kräftigem Seitenwind immer nach luv. Dadurch verschlechtern sich die fahrtechnischen Eigenschaften des Bootes, weshalb das Boot seitlich so waagerecht wie möglich gehalten werden soll. Indem die luvseitige Trimmklappe nach unten gedrückt wird, presst man das Boot in die normale Lage zurück. Führen Sie jeweils nur kleinere Justierungen durch. Wenn eine Trimmklappe zu lange unten gehalten wird, kann man gelegentlich die Kontrolle über das Boot verlieren. Wenn man den Bug nach unten drücken will, werden beide Trimmklappen parallel verwendet. Beginnen Sie damit, beide Trimmklappen ganz noch oben zu fahren, danach trimmen Sie beide Trimmklappen in kurzen Sequenzen nach unten, damit Sie die volle Kontrolle über die Auswirkungen auf das Boot behalten.

Uppsikt

Var uppmärksam på att sikten från förarplatsen kan bli väsentligt reducerad vid följande förhållanden:
- Drevtrimvinkel
- Trimplansvinkel
- Last och lastplacering
- Hastighet
- Snabb acceleration
- Övergång från deplacerande fart till planing
- Sjöförhållande
- Regn- och åskväder
- Mörker och dimma
- Inre belysning vid mörkernavigering
- Placering av gardiner
- Personer och utrustning som kan skymma föraren

De internationella Sjövägsreglerna (COLREG) kräver att ordentlig utkik hålles hela tiden, och med iakttagande av regeln "rätt till väg". Det är väsentligt att följa denna regel.

Manövrering i trånga lägen

Vid manövrering i trånga lägen bör motorvarvtalet hållas så lågt som möjligt för att manövrarna ska bli lugna och säkra. Vid besvärliga vind- och strömförhållanden kan det vara nödvändigt att hålla ett högre varvtal för att utnyttja motorkraften. Det är då viktigt att de olika manövrarna utförs snabbt och distinkt, så att man inte genom t.ex. båtens avdrift råkar i besvärliga situationer.

En god regel, innan man påbörjar en manöver under besvärliga förhållanden, är att tänka igenom de olika situationer som kan uppstå, titta på vind- och strömförhållanden och i förväg bestämma vilka manövrar som ska göras. Viktigt är också att informera de besättningsmedlemmar som ska hjälpa till om vad de ska göra.

Look out

Remember that the view from the helming position can be reduced considerably by any of the following factors:
- Gear trim angle
- Trim tab angle
- Load and load positioning
- Speed
- Rapid acceleration
- Changeover from displacement speed to planing (the hump)
- Sea conditions
- Rain and thunderstorms
- Darkness and fog
- Inner lighting when under way in the dark
- Position of curtains
- People and equipment that can block the helmsmen´s view.

The international regulations for preventing collisions at sea (COLREG) demand that a proper lookout is kept at all times, and the "right of way" rule must be observed. It is essential that this rule is followed.

Manoeuvring in narrow channels

When manoeuvring in narrow channels the engine speed should be kept as low as possible so that manoeuvres are calm and steady. In difficult wind and current conditions, more revs might be necessary to make full use of the power of the engines. In these conditions, it is vital that manoeuvres are carried out quickly and precisely to prevent the boat drifting into trouble.

A good rule, before starting a manoeuvre under difficult conditions, is to think through the different situations which could arise. Look at the wind and current conditions and decide in advance which manoeuvres you will make. It is also important to brief crew members on what they should do.

Ausschau

Achten Sie auf die Sicht vom Steuerstand aus. Sie kann durch folgende Umstände erheblich beeinträchtigt werden:
- Trimmwinkel des Bootes
- Winkel der Trimmklappen
- Last und Verteilung der Last
- Geschwindigkeit
- Rasche Beschleunigung
- Übergang von Verdrängungsfahrt auf Gleitfahrt
- Seeverhältnisse
- Regen und Gewitter
- Dunkelheit und Nebel
- Innenbeleuchtung bei Nachtfahrten
- Vorhänge
- Personen und Ausrüstung, die dem Fahrer die Sicht verstellen.

Die internationalen Kollisionsverhütungsregeln (COLREG) schreiben vor, dass ständig sorgfältig Ausschau gehalten werden muss und das "Wegerecht" zu beachten ist. Diese Regel ist unbedingt einzuhalten.

Manövrieren auf engem Raum

Beim Manövrieren auf engem Raum muss die Motordrehzahl so niedrig wie möglich gehalten werden, um die Manöver ruhig und sicher fahren zu können. Bei schwierigen Wind- und Strömungsverhältnissen kann eine höhere Drehzahl erforderlich sein, um die Motorkraft auszunützen. Dabei ist es wichtig, die einzelnen Manöver rasch und zügig auszuführen, damit man durch Abdrift des Bootes usw. nicht in schwierige Situationen gerät.

Vor Beginn eines Manövers unter schwierigen Verhältnissen gilt die Regel, verschiedene Situationen durchzudenken, die auftreten könnten, sich Wind- und Strömungsverhältnisse im Voraus anzusehen und zu entscheiden, welche Manöver durchgeführt werden sollen. Außerdem müssen Besatzungsmitglieder, die mithelfen sollen, informiert werden, was sie zu tun haben.

Gång i grov sjö

Gå aldrig ut i grov sjö då du inte är säker på att båt och ombordvarande klarar det.

Några enkla regler som bör följas:
- Var väl förberedd.
- Kom ihåg att surra lös utrustning.
- Stormluckor skall finnas på plats vid nedgången.
- Är nedgångsdörren av sådan beskaffenhet att den skall kunna ersättas med stormluckor?
- Ha alltid drivankare och annan nödutrustning lättillgänglig.
- Undvik brottsjöar som uppstår inunder land och över grund.
- Om sjöhävningen är stor måste man alltid sänka farten för att kunna bibehålla en bra komfort ombord efter rådande sjöförhållanden. Använd trimplanen och trimma ned förskeppet för att minska slagen mot skrovet.

I motsjö
Avpassa farten efter vågornas storlek. Avpassa vinkeln mot vågornas storlek. Undvik att få vågorna rakt från sidan.

I medsjö
Var uppmärksam på att ha bogen högt i medsjö. Undvik att forcera vågorna, håll låg fart. Om nödvändigt, lägg ut drivankare för att reducera farten.

Planande båtar är kan vara extra utsatta i grov medsjö. Akterskeppet lyfter, rodret lyder ej, och båten vrider sig runt, samtidigt som förskeppet skär ned.

Rough seas

Never go out in rough seas if you are uncertain whether the boat and those on board can cope.

There are several simple rules that should be followed:
- Be well prepared.
- Remember to secure loose equipment.
- Storm hatches must be in place in access points below.
- Can the cabin door be replaced with storm hatches?
- Always have a sea-anchor and other emergency equipment easily accessible.
- Avoid breaking seas close to land and over shallows.
- If there is significant sea running, always reduce speed for comfort in the prevailing sea conditions. Use the trim tab to trim the bow down to reduce hull slamming.

In a head sea
Adjust speed to suit the size of the waves. Adjust the trim angle to the size of the waves. Avoid taking seas beam on.

In a following sea
Remember to keep the bow high in a following sea. Avoid crashing through waves, maintain low speed. If necessary, deploy the sea anchor to reduce speed.

Planing boats can be particularly exposed in rough following seas. The stern of the boat rises and the rudder does not answer, so the boat broaches while the bow cuts down into the sea.

Fahren bei schwerem Seegang

Unternehmen Sie keine Fahrten bei schwerem Seegang, wenn Sie nicht sicher sind, dass Boot und Passagiere damit zurechtkommen.

Einige einfache Regeln, die zu befolgen sind:
- Gut vorbereitet sein.
- Lose Ausrüstungsteile sichern.
- Sturmschotten beim Niedergang bereithalten. Ist die Tür des Niedergangs so ausgeführt, dass sie durch Sturmschotten ersetzt werden kann?
- Immer einen Treibanker und andere Notausrüstung zur Hand haben.
- Brecher, die unter Land und über Grund entstehen, meiden.
- Bei hohen Wellen die Geschwindigkeit immer zurücknehmen, um für angenehmen Komfort an Bord nach den herrschenden Seeverhältnissen zu sorgen. Die Trimmklappen verwenden und das Vorschiff nach unten trimmen, um die Schläge gegen den Rumpf zu verringern.

Bei Fahrten gegen die Welle
Die Geschwindigkeit der Wellengröße anpassen. Den Winkel an die Wellengröße anpassen. Genau von der Seite kommende Wellen meiden.

Bei Fahrten mit der Welle
Bei Fahrten mit der Welle sorgfältig darauf achten, dass der Bug hoch angestellt ist. Die Wellen nicht forcieren, langsam fahren. Wenn nötig, einen Treibanker ausbringen, um die Geschwindigkeit zu verringern.

Boote in Gleitfahrt sind bei Fahrten mit der Welle in schwerem Seegang besonders ausgesetzt. Das Heck hebt sich, das Ruder gehorcht nicht und das Boot dreht sich herum, während das Vorschiff gleichzeitig eintaucht.



Försiktighet / Caution / Vorsicht

Var uppmärksam på att också antihalkmönster kan vara halt att gå på när däcket är fuktigt.

Remember that the non-slip moulding can be slippery to walk on when the deck is wet.

Beachten Sie, dass auch Antirutschanstriche rutschig sein können, wenn das Deck feucht ist.

Bogsering

Towing

Abschleppen



Försiktighet / Caution / Vorsicht

Kör alltid i låg hastighet vid bogsering. Överskrid aldrig deplacerande hastighet vid bogsering.
Bogserlinan ska förankras i båten på så sätt att den kan frigöras under belastning

Always tow or be towed at a slow speed. Never exceed the hull speed of a displacement craft when being towed. A tow line shall always be made fast in such a way that it can be released when under load.

Das Abschleppen oder Abschleppenlassen hat stets bei geringer Geschwindigkeit zu erfolgen. Überschreiten Sie niemals die Rumpfgeschwindigkeit eines Verdrängers beim Abgeschlepptwerden.
Eine Schleppleine muss stets so festgemacht werden, dass sie unter Belastung gelöst werden kann.



Försiktighet / Caution / Vorsicht

Ansvar
Det är ägarens/handhavarens ansvar att försäkra sig om att tågvirke, ankarkättingar och ankare är anpassade för fartygets avsedda bruk, och att t.ex tågvirket och kättingarnas brottgräns överskrider inte 80% av pollarnas respektive brottgräns.

Det är också ägarens ansvar att tillse att lämpliga säkerhetsåtgärder vidtagits ombord vid bogsering.

Responsibility
It is the owner's/operators responsibility to ensure that mooring lines, towing lines, anchor chain(s), anchor lines and anchor(s) are adequate for the vessel's intended use, i.e. the lines or chains do not exceed 80 % of the breaking strength of the respective strong point.
Owners should also consider what action will be necessary when securing a tow line on board.

Verantwortlichkeit

Der Eigentümer/Benutzer ist dafür verantwortlich, dass Festmachleinen, Schleppleinen, Ankerkette(n), Ankerleinen und Anker für die Benutzung des Schiffs geeignet sind, d.h. die Leinen oder Ketten dürfen 80% der Reißfestigkeit des entsprechenden Reißpunkts nicht überschreiten.

Eigentümer sollten sorgfältig überlegen, wie eine Schleppleine an Board gesichert wird.

Innan ankring

Before anchoring

Vor dem Ankern



Försiktighet / Caution / Vorsicht

1. Kontrollera i sjökortet att ankring är tillåten i området.
2. Lyssna på väderleksrapporten för området och ta hänsyn till hur vindförhållanden förväntas bli.
3. Sätt på ekolodet.
4. Studera bottenförhållanden och försäkra dig om att ankaret kan få fäste.
5. Kontrollera att säkerhetskedjan har lossats från ankaret.

1. Check the chart to see if anchoring is permitted in the area.
2. Listen to the weather forecast for the area and take note of the expected wind conditions.
3. Switch on the echo sounder.
4. Study the seabed conditions and make sure that there is good holding ground.
5. Check that the safety chain has been released from the anchor.

1. In der Seekarte nachsehen, ob Ankern in dem gewünschten Gebiet erlaubt ist.
2. Wetterbericht für das Gebiet hören und auf die vorhergesagten Windverhältnisse Rücksicht nehmen.
3. Echolot einschalten.
4. Bodenbeschaffenheit studieren und sicherstellen, dass der Anker Halt finden kann.
5. Kontrollieren, ob die Sicherheitskette des Ankers gelöst ist.

6. Vänta med att sänka ankaret i vattnet tills du är framme vid den tilltänkta ankarplatsen.
7. Släpp ut ankarkätting cirka tre gånger vattendjupet.
8. Lägg in backen för att kontrollera att ankaret har fått fäste.
9. Notera din position med hjälp av GPS. Kontrollera regelbundet att ingen förflyttning har skett.
10. Sätt ekolodet på "Anchor Watch".

6. Wait until you have reached the intended anchoring point before lowering the anchor.
7. Let out anchor cable equal to at least three times the depth of the water. In tidal waters, remember to take account of the rise of the tide.
8. Put the engines in astern to check that the anchor has taken hold.
9. Note your position on the GPS. Regularly check that the boat has not moved, apart from swinging with wind or tide.
10. Set the echo sounder to "Anchor Watch", allowing for the rise and fall of the tide in tidal waters.

6. Den Anker erst ins Wasser senken, wenn Sie am vorgesehenen Ankerplatz angekommen sind.
7. Ankerkette mit einer Länge ausbringen, die etwa der dreifachen Wassertiefe entspricht.
8. Den Rückwärtsgang einlegen, um zu kontrollieren, ob der Anker hält.
9. Ihre Position mithilfe von GPS eintragen. Regelmäßig kontrollieren, ob sich die Position nicht verändert hat.
10. Das Echolot auf "Ankerwache" einstellen.

Tilläggning

Docking

Anlegen

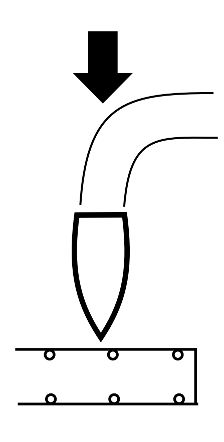


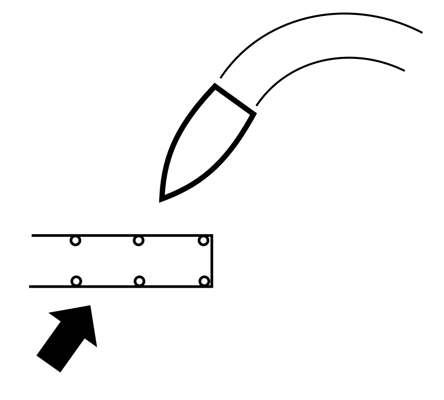
Försiktighet / Caution / Vorsicht

Glöm aldrig att informera dem ombord som skall hjälpa till hur du planerat tilläggningen.

Always brief your crew on you are planning to dock.

Vergessen Sie nie, mithelfende Personen zu informieren, wie Sie das Anlegemanöver geplant haben.





Fendrar och minst en förtöjningstamp i för och akter skall finnas på plats innan man närmar sig bryggan.

Om det går att lägga till mot vinden är detta det enklaste. Försök hela tiden att hålla stäven exakt mot vindriktningen. Håll så pass hög fart att båten lyder roder. Faller stäven i någon riktning, bör man backa ut och göra om manövern. Lägg till med stäven och se till att snabbt få en tamp i land.

Fenders and at least one mooring line fore and aft must be in place before approaching the jetty.

It is always easiest to dock against the wind, if this is possible. Try to hold the bow exactly into the wind and maintain sufficient speed for the boat to answer the rudder. If the bow is blown off in one direction, back out and repeat the manoeuvre. Bring the bow up to the jetty, and get a line ashore quickly.

Fender und mindestens eine Leine im Bug und am Heck müssen an ihrem Platz sein, bevor Sie sich der Mole nähern.

Am einfachsten ist es, wenn Sie gegen den Wind anlegen können. Versuchen Sie, den Bug immer genau im Wind zu halten. Halten Sie eine ausreichend hohe Geschwindigkeit, damit das Ruder reagiert. Dreht der Steven in eine Richtung ab, legen Sie den Rückwärtsgang ein und wiederholen Sie das Manöver. Mit dem Steven anlegen und rasch eine Leine an Land bringen.

Måste man lägga till i sidvind blir det lite svårare. Gå INTE in parallellt med bryggan, så att båten blåser in. Det innebär alltid risker att bära av mot andra båtar eller bryggan. Försök istället manövrera så att vinden kommer in rakt akterifrån. Båten kan då styras på rak kurs, eftersom vinden hjälper till att hålla båten på kurs. Placera någon på fördäck som snabbt kan vrida fören i önskad riktning efter att båten stoppats helt.

Försök alltid att undvika häftiga gaspådrag. Tomgång fram och back räcker i allmänhet. Häftiga gaspådrag kan leda till panikmanövrer.

Avslutad körning

För att motverka efterkokning och värmespänningar bör motorn efter avslutad körning gå någon minut på tomgång med manöverspakarna i neutralläge. Detta är speciellt viktigt om motorn körts på höga varv.

- Stoppa motorn genom att vrida startnyckeln till läge S.

Docking with a beam wind is a little more difficult. Do NOT steer parallel to the jetty with the intention of letting the boat blow in. There is always a risk of the bow being blown off towards other boats or the jetty. Instead, try to approach with the wind directly from astern. The wind helps hold the boat on a straight course. Have someone on the foredeck who can go ashore and quickly turn the bow in the desired direction after the boat has stopped completely.

Try to avoid sharp movements of the throttle. Idling speed in ahead and astern is generally adequate. Quick bursts of throttle can lead to panic manoeuvres.

After running the engine(s):

To counteract decarburising and heat stress after the engine(s) has/have been run, let it/them idle in neutral for about a minute. This is particularly important after running at high revs.

- Stop the engine(s) by turning the starter key to position S.

Das Anlegen bei Seitenwind ist etwas schwieriger. Stellen Sie sich NICHT parallel zur Mole, um das Boot vom Wind hineinblasen zu lassen. Dies birgt immer die Gefahr, dass Sie gegen andere Boote oder die Mole treiben. Versuchen Sie stattdessen, so zu manövrieren, dass der Wind genau von achtern kommt. So kann das Boot auf einem geraden Kurs gehalten werden, da der Wind mithilft, das Boot auf Kurs zu halten. Platzieren Sie eine Person auf dem Vordeck, die den Bug nach dem vollständigen Stillstand des Bootes in die gewünschte Richtung drehen kann.

Versuchen Sie in jedem Fall, kräftiges Gasgeben zu vermeiden. Leerlauf vorwärts und rückwärts reicht in der Regel. Kräftiges Gasgeben kann zu Panikmanövern führen.

Nach beendeter Ausfahrt

Um einem Nachkochen und Wärmespannungen entgegenzuwirken, muss der Motor nach jeder Ausfahrt einige Minuten mit den Steuerhebeln in Neutralstellung im Leerlauf gefahren werden. Dies ist insbesondere dann wichtig, wenn der Motor mit hoher Drehzahl gefahren wurde.

- Den Motor durch Drehen des Zündschlüssels auf S abstellen.

Avsnittet beskriver kortfattat underhållet av båtar och dess ingående komponenter. Utrustningsnivån på våra båtmodeller skiljer sig åt, och en del information kan därför vara överflödig för skötseln av just Din båt.

Åtgärder innan sjösättning

- Ta av eventuellt täckmaterial i god tid innan sjösättningen, och se till att båten luftas väl.
- Måla båten under vattenlinjen med bottenfärg.
- Sätt tillbaka batterierna om dessa tagits ur båten. Kontrollera dess laddning och vätskenivån i cellerna.
- Kontrollera alla kablar, klämmor, motorfäste och övriga fästen.
- Kontrollera instrumenteringen.
- Stäng alla avtappningspluggar för vatten och motorsystem.
- Kontrollera att bottenventiler för sjövattenkylning är öppnade.
- Kontrollera alla rör och kranar.
- Åtgärda eventuella frostskador.
- Tvätta skrovet med ett vanligt schampo och en mjuk borste. Obs! Schampot får ej innehålla klor.
- Vaxa skrovet vid behov. Använd ett vanligt båtvax. Om mindre repor uppstått eller någon yta i gelcoaten blivit matt, åtgärdas detta genom att man använder ett grövre vax (rubbing) på dessa ställen innan poleringen.
- Kontrollera att motorn och dess kylsystem fungerar
- Kontrollera att styrningen fungerar.

Löpande underhåll

- Om båten används hela året bör skrovet poleras ca var fjärde månad.
- Tvätta av båten regelbundet med färskvatten.
- Polera rostfria och förkromade delar med Autosol eller liknande kromputs.
- Rengör aluminiumdelar med färskvatten, ev. med tillsats av tvållösning.
- Skölj kapellet i sötvatten. Låt det torka ordentligt innan det viks ihop.

This section gives a brief description of the maintenance of your boat and its component parts. The equipment level on each boat model differs, so some of the information may not be relevant to the care of your boat.

Action before launching

- Take off any winter covers in plenty of time before the launch date, and make sure the boat is thoroughly aired.
- Apply antifouling below the waterline.
- Reinstall the batteries if they had been removed from the boat. Check the charge level and the electrolyte level in the cells.
- Check all cables, clips, engine mountings and other fastenings.
- Check the instrumentation.
- Close all drain plugs for water and the engine systems.
- Check that the seacocks for seawater cooling are open.
- Check all hoses and taps.
- Repair any frost damage.
- Wash the hull with a regular shampoo and a soft brush. NB! Do not use a shampoo that contains bleach.
- Wax the hull if necessary. Use a standard boat wax. If there are any scratches, or if some of the surface gelcoat has lost its shine, use a rubbing compound on these areas before polishing.
- Check that the engine and its cooling system are running.
- Check that the controls work properly.

Regular maintenance

- If the boat is used all year round, the hull should be polished about every four months.
- Wash the boat regularly with freshwater.
- Polish stainless and chromed parts with Autosol or a similar chrome polish.
- Clean aluminium parts with fresh water, adding a soap solution if required.
- Rinse the cockpit cover in fresh water. Let it dry thoroughly before folding.

Der Abschnitt beschreibt kurzgefasst die Wartung der Boote sowie ihrer Bestandteile. Da sich der Ausstattungsgrad unserer Boote unterscheidet, können einige Informationen für die Pflege Ihres speziellen Bootsmodells irrelevant sein.

Maßnahmen vor dem Zuwasserlassen

- Nehmen Sie eventuelle Abdeckungen rechtzeitig vor dem Zuwasserlassen ab und sorgen Sie für eine ausreichende Bootsbelüftung.
- Streichen Sie das Boot unter der Wasserlinie mit Grundierfarbe.
- Setzen Sie die Batterien wieder ein, wenn diese ausgebaut wurden. Kontrollieren Sie Batterieladung und Säurefüllstand in den Zellen.
- Überprüfen Sie alle Kabel, Klemmen, Motorbefestigung und sonstige Befestigungen.
- Kontrollieren Sie die Instrumente.
- Schließen Sie alle Ablassstopfen für Wasser und das Motorsystem.
- Stellen Sie sicher, dass die Bodenventile für die Seewasserkühlung geöffnet sind.
- Kontrollieren Sie alle Rohre und Hähne.
- Beheben Sie etwaige Frostschäden.
- Säubern Sie den Rumpf mit normalem Reinigungsmittel und einer weichen Bürste. Hinweis: Das Reinigungsmittel darf kein Chlor enthalten.
- Wachsen Sie den Rumpf bei Bedarf. Verwenden Sie dazu normales Bootswachs. Wenn kleinere Risse entstanden oder Gelcoatflächen stumpf geworden sind, nutzen sie an diesen Stellen vor dem Polieren ein gröberes Wachs (Rubbing).
- Vergewissern Sie sich, dass Motor und Motorkühlung funktionieren.
- Kontrollieren Sie, ob die Lenkung funktioniert.

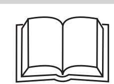
Laufende Wartungsmaßnahmen

- Wenn das Boot ganzjährig genutzt wird, ist der Rumpf etwa alle vier Monate zu polieren.
- Spülen Sie das Boot regelmäßig mit Frischwasser ab.
- Polieren Sie Edelstahl- und Chromteile mit einem geeigneten Chromreinigungsmittel.
- Reinigen Sie Aluminiumteile mit Frischwasser. Setzen Sie eventuell Seifenlauge zu.
- Spülen Sie die Plane mit Süßwasser ab. Lassen Sie sie vor dem Zusammenfalten ausreichend trocknen.

- Inredningsdetaljer såsom skåpsluckor och lådfronter, lister m.m., är tillverkade i mahogny och lackade. Rengöring sker lämpligast med en fuktig trasa och lite såpvatten.
- Teakdäck behöver inte efterbehandlas. Rengöring av däcket sker lämpligast med en mjuk borste och en mild såplösning. Teakdäcket får efter en tid en sidengrå yta.

- Interior details such as locker doors and drawer fronts, wooden strips etc., are varnished mahogany. Clean them with a damp cloth and a little soapy water.
- Teak decks do not need treatment. Clean the deck with a soft brush and a mild soap solution. After a while, the teak deck takes on a satin grey appearance.

- Einrichtungsteile wie Schapps und Ladenfronten, Leisten usw. bestehen aus Mahagoni und sind lackiert. Die Reinigung erfolgt am besten mit einem feuchten Tuch und etwas Seifenwasser.
- Das Teakdeck muss nicht nachbehandelt werden. Die Reinigung des Decks erfolgt am besten mit einer weichen Bürste und einer milden Seifenlösung. Das Teakdeck bekommt nach einiger Zeit eine seidengraue Oberfläche.



Läs tillverkarens handbok
Read the manufacturers manual
Im Handbuch des Herstellers nachschlagen

Se tillverkarnas instruktionsböcker för information om underhåll på motor, styrning och liknande.

See the manufacturer's handbooks for information on the maintenance of engines, controls and similar equipment.

Informationen zur Wartung von Motor, Lenkung usw. entnehmen Sie der Herstellerdokumentation.

Åtgärder inför vinterförvaring

Tvätta.

- Tvätta hela båten utvändigt genast efter upptagning. Tvätta skrovet med ett vanligt schampo och en mjuk borste. Obs! Schampot får ej innehålla klor.
- Torka och vaxa skrovet. Använd ett vanligt båtvax.
- Tvätta och torka också båten invändigt med en mild tvållösning, även under durkarna.

Ventilation.

- Sörj för god ventilation. Inne i båten ska skåp, lådor, durkar, ruff och garderobsdörrar lämnas delvis öppna.

Batteri

- Om batterierna lämnas kvar i båten se till att de är fulladdade.
- Kontrollera laddningen vid några tillfällen under vintern. Urladdade batterierna kan tappa sin laddningskapacitet och i värsta fall frysa sönder. Batterisyra kan då läcka ut och förstöra inredningen.
- Koppla alltid loss kabelskorna från batteriet för att undvika oxidering.

Actions before winter storage

- **Washing**
  - Wash the outside of the whole boat immediately after lifting her out of the water. Wash the hull with a regular shampoo and a soft brush. NB! Do not use a shampoo that contains bleach.
  - Dry and wax the hull. Use a standard boat wax.
  - Wash and dry the interior of the boat with a mild soap solution, including under the floorboards.

Ventilation

- Make sure there is plenty of ventilation. Inside the boat, all lockers, drawers, floorboards, cabin and wardrobe doors should be left partly open.

Batteries

- If the batteries are being left aboard, make sure they are fully charged.
- Check the charge level at intervals during the winter. Discharged batteries can lose capacity and, in the worst case, be damaged by frost. This can allow battery acid to leak out and damage the boat's interior.
- Always disconnect the terminals from the batteries to avoid oxidation.

Maßnahmen vor der Einwinterung

- **Waschen**
  - Waschen Sie die gesamte Bootsaußenseite sofort nach dem Herausnehmen aus dem Wasser. Säubern Sie den Rumpf mit normalem Reinigungsmittel und einer weichen Bürste. Hinweis: Das Reinigungsmittel darf kein Chlor enthalten.
  - Trocknen und wachsen Sie dem Rumpf. Verwenden Sie dazu normales Bootswachs.
  - Waschen und trocknen Sie ebenfalls die Bootsinnenseite. Verwenden Sie dazu eine milde Seifenlösung. Reinigen Sie auch den Bereich unter den Bodenbrettern.

Belüftung

- Sorgen Sie für eine gute Belüftung. Lassen Sie Schränke, Laden, Bodenbretter, Schapps und Garderobentüren im Boot teilweise geöffnet.

Batterie

- Wenn die Batterien im Boot verbleiben, müssen sie voll aufgeladen sein.
- Kontrollieren Sie mehrmals im Winter die Batterieladung. Entladene Batterien können ihre Ladekapazität verlieren und im schlimmsten Fall durch Frost zerstört werden. Batteriesäure kann austreten und die Einrichtung beschädigen.
- Lösen Sie stets die Anschlussklemmen von der Batterie, um eine Oxydation zu vermeiden.

Textilier.

- Förvara helst mattor, dynor, kapell, tågvirke och liknande inomhus på ett torrt ställe. Textilier drar åt sig fukt och kan börja mögla. Om inte detta är möjligt att förvara dynorna inomhus, se till att de är torra och placera dem på högkant i ruffen.
- Ta bort kapellet och blötlägg det i minst 24 timmar. Tvätta det sedan med en svamp eller mjuk borste. Använd en mild tvållösning och rikligt med vatten, ej varmare än 30°C. Skölj rikligt med vatten. Använd aldrig högtrycksspruta eller kemiska rengöringsmedel. Hängtorka kapellet. Använd aldrig torkskåp eller strykjärn för att påskynda torkprocessen. Förvissa dig om att kapellet är helt torrt innan det stuvas, då det annars kan uppstå mögelskador. Vinterförvara kapellet på ett torrt ställe inomhus. Obs! Inte i båten.

Fabrics

- If possible, store carpets, cushions, covers, ropes and such like indoors in a dry place. Fabrics attract moisture, and can mildew. If it is not possible to store cushions indoors, make sure they are dry and place them on edge in the cabin.
- Remove the cockpit cover and soak it for at least 24 hours, then wash it with a sponge or a soft brush. Use a mild soap solution and plenty of water, no warmer than 30°C. Rinse thoroughly with water. Never use a high pressure spray or chemical cleaners. Allow the cover to drip dry. Never use heat or an iron to speed up the drying process. Make sure the cover is thoroughly dry before stowing it away, to prevent mould damage. Store the cover for the winter in a dry place indoors. NB! Do not store it aboard the boat.

Textilien

- Bewahren Sie Teppiche, Kissen, Plane, Tauwerk usw. vorzugsweise in einer trockenen Umgebung auf. Textilien ziehen Feuchtigkeit an und können schimmeln. Wenn Textilien im Haus aufbewahrt werden können, achten Sie darauf, dass sie trocken sind und hochkant in der Kajüte stehen.
- Nehmen Sie die Plane ab und weichen Sie sie mindestens 24 h ein. Waschen Sie sie anschließend mit einem Schwamm oder einer weichen Bürste. Verwenden Sie eine milde Seifenlösung und reichlich Wasser mit maximal 30°C. Spülen Sie mit reichlich Wasser. Verwenden Sie weder einen Hochdruckreiniger noch chemische Reinigungsmittel. Hängen Sie die Plane zum Trocknen auf. Nutzen Sie in keinem Fall Trockenkästen oder ein Bügeleisen, um den Trocknungsvorgang zu beschleunigen. Vergewissern Sie sich, dass die Plane vor dem Verstauen vollkommen trocken ist. Feuchtigkeit in der Plane verursacht Schimmel. Bewahren Sie die Plane im Winter in einem trockenen Raum auf. Hinweis: Belassen Sie die Plane nicht im Boot.

Vatten

- Fast monterade länspumpssystem är utrustade med vattenlås på slangen. Lossa slangen och töm vattenlåset helt från vatten och kör ur pumparna, annars kan pumparna frysa sönder.
- Töm vattentanken, avloppstankar och alla övriga detaljer som innehåller vatten för att undvika frostskador.
- Kör färskvattenpumpen torr för att få ut allt vatten.
- Se till att det inte på några villkor finns något vatten kvar i båten.

Water

- Permanent bilge pump systems are fitted with a water lock in the hose. Disconnect the hose and drain all water from the water lock and run the pumps dry to prevent frost damage.
- Empty the water tanks, holding tanks and all other fitments that contain water to avoid frost damage.
- Run fresh water pumps dry to empty out all water.

Under no circumstances should water be left aboard the boat.

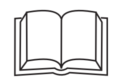
Wasser

- Fest montierte Lenzpumpensysteme verfügen am Schlauch über eine Wassersperre. Lösen Sie den Schlauch und entleeren Sie Wassersperre sowie Pumpen vollständig, da ansonsten Frostschäden auftreten können.
- Leeren Sie Wassertank, Abflusstanks und alle weiteren Behältnisse mit Wasser, um Frostschäden zu vermeiden.
- Lassen Sie die Frischwasserpumpe trockenlaufen, um sämtliches Wasser zu entfernen.
- Sorgen Sie unter allen Umständen dafür, dass keinerlei Wasser im Boot verbleibt.

Motor

Engine

Motor



Läs tillverkarens handbok
Read the manufacturers manual
Im Handbuch des Herstellers nachschlagen

- Se tillverkarens instruktionsbok för vinterkonservering

- See the manufacturer's handbook for winterising instructions.

- Hinweise zur Einwinterung entnehmen Sie dem Herstellerhandbuch.



Försiktighet / Caution / Vorsicht

Som båtägare har Du ett stort miljöansvar. De kemikalier som används ombord kan påverka miljön i större eller mindre omfattning. Är du osäker, ta kontakt med leverantören eller säljaren av produkten.

Miljöskadliga ämnen

- Köp miljömärkta båtvårdsprodukter. Använd te.x. såpa, vid rengöring av båten.
- Iakttag alltid största försiktighet vid hantering av ämnen såsom bränsle, oljor, lösningsmedel, fett, bottenfärger mm.
- Fyll aldrig på så mycket drivmedel att det kan rinna över och ner i vattnet.
- Lämna in förbrukade oljor och överskottskemikalier vid därför avsedda miljöstationer. Töm svartvattentanken vid avsedd mottagningsstation. Släng inget skräp i naturen!
- När du ska välja bottenfärg kan du kontakta den lokala miljömyndigheten för information om gällande bestämmelser. Välj inte starkare bottenfärg än nödvändigt. All bottenfärg är mer eller mindre giftig och har en stor påverkan på djurlivet i sjön.
- Läs noga igenom bruksanvisningarna för varje produkt och hantera dem med varsamhet. Se till att använda förpackningar, burkar och dylikt kastas på därför avsedda uppsamlingsställen.

Körning

- Tänk på att du även ett ansvar för den påverkan på ljudmiljön din båts framfart orsakar. Det är knappast populärt att ligga och varva motorerna i en trevlig naturhamn samtidigt som båtgrannarna försöker vila efter en lång dag på sjön.
- Undvik tomgångskörning!
- Svallvågor sliter på naturen och skapar problem för övriga båtar i din omgivning. Anpassa hastigheten till omgivning och miljö så att onödigt svall undviks. Kör alltid din båt på ett så ekonomiskt varvtal som möjligt efter rådande förhållanden för att undvika onödigt utsläpp och buller.

As a boat owner, you have considerable responsibility for the environment. The chemicals used on board can affect the environment to a greater or lesser extent. If in doubt, please contact the supplier or seller of the product.

Environmentally hazardous substances

- Buy environmentally-labelled boat care products. For example, use soap for your boat.
- Always take care when you are handling substances such as fuel, oils, solvents, grease, antifouling etc. Never allow excess fuel to spill into the water.
- Deposit used oil and surplus chemicals in a designated disposal facility. Empty black water holding tanks at designated emptying facilities. Don't throw rubbish into the water or onto the ground!
- When you are selecting antifouling, you can ask your local environmental protection authorities for information on current regulations. Do not use a stronger antifouling than necessary. All antifouling is toxic to a greater or lesser degree, and can have a major impact on marine life.
- Read the instructions for each product carefully, and handle them with care. Make sure that you leave used packaging, containers and similar items at an appropriate collection point.

On the water

- Bear in mind that you are also responsible for the effect of the noise your boat causes. You will not be popular if you rev your engines in a quiet anchorage when the crews of neighbouring boats are trying to relax after a long day on the water.
- Don't leave the engine idling!
- Wash damages the shoreline and creates problems for other boats in your vicinity. Adjust your speed to the surroundings and the environment, to avoid unnecessary wash. Always run your boat at the most economical engine revs in the prevailing circumstances, to avoid unnecessary emissions and noise.

Als Bootsbesitzer tragen Sie eine große Verantwortung für die Umwelt. Die an Bord verwendeten Chemikalien können die Umwelt in geringerem oder größerem Maße beeinflussen. Wenden Sie sich im Zweifelsfall an den Lieferanten oder Verkäufer des Produkts.

Umweltgefährdende Substanzen

- Kaufen Sie umweltfreundliche Bootspflegeprodukte. Verwenden Sie bei der Bootsreinigung z.B. Seife.
- Gehen Sie stets vorsichtig mit Substanzen wie Kraftstoff, Ölen, Lösemitteln, Fett, Grundierfarben usw. um.
- Füllen Sie niemals soviel Treibstoff ein, dass dieser überlaufen und ins Wasser gelangen kann.
- Entsorgen Sie Altöl und überschüssige Chemikalien korrekt. Leeren Sie den Abwassertank an der vorgesehenen Annahmestation. Werfen Sie keine Abfälle in die Natur!
- Wenden Sie sich bei der Auswahl von Grundierfarbe an das lokale Umweltamt, um Informationen zu geltenden Bestimmungen einzuholen. Wählen Sie eine möglichst milde Grundierfarbe. Alle Grundierfarben sind mehr oder weniger giftig und wirken sich negativ auf die Gewässerfauna aus.
- Lesen Sie die Gebrauchsanweisungen für jedes Produkt aufmerksam und setzen Sie die Substanzen mit Vorsicht ein. Sorgen Sie dafür, dass benutzte Verpackungen, Dosen usw. an entsprechenden Sammelstellen entsorgt werden.

Fahren

- Bedenken Sie, dass sich auch die Fahrgeräusche Ihres Boots auf die Umwelt auswirken. In einem idyllischen Naturhafen gehört es absolut nicht zum guten Ton, im Stillstand die Motoren hochzujagen, während die Besatzungen der Nachbarboote nach einem langen Tag die Ruhe genießen.
- Vermeiden Sie ein Fahren im Leerlauf!
- Schwallwellen wirken sich negativ auf die Umwelt aus und verursachen Probleme für andere Boote in Ihrer Nähe. Passen Sie Ihr Fahrtempo an Umgebung und Umwelt an, um unnötige Schwallwellen zu verhindern. Fahren Sie Ihr Boot je nach herrschenden Bedingungen stets mit möglichst kraftstoffsparender Drehzahl, um unnötige Emissionen und Geräuschentwicklungen zu vermeiden.

Onnittelut uudelle veneellenne! Omistatte nyt Ryds Båtindustri AB:n valmistaman laatutuotteen, joka täyttää erittäin korkeat turvallisuus- ja laatuvaatimukset.

Tämän omistajan käsikirjan tarkoituksena on auttaa Teitä käsittelemään venettänne turvallisesti ja miellyttävästi. Se sisältää mm. takuutodistuksen, joka on täytettävä takuun voimassaolon vahvistamiseksi, sekä yleistä tietoa reklamaatioiden käsittelystä. Lisäksi käsikirja sisältää veneen ja siihen asennettujen järjestelmien yksityiskohdat sekä tietoa veneen käytöstä ja hoidosta.

Kehotamme lukemaan käsikirjan huolellisesti ja tutustumaan veneeseenne ennen sen käyttöönottoa. Jos tämä on ensimmäinen veneenne tai tämä venetyyppi on Teille uusi, pyydämme Teitä oman mukavuutenne ja turvallisuutenne vuoksi varmistamaan, että osaatte käsitellä venettä, ennen kuin lähdette vesille ensimmäistä kertaa. Tarvittaessa voitte kysyä tietoa veneilykouluista tai pätevistä ohjaajista jälleenmyyjältä tai paikallisesta veneilykerhosta.

Veneenne varustus voi poiketa tämän käsikirjan kuvissa ja piirroksissa käytetystä varustuksesta.

Säilyttäkää tämä käsikirja varmassa paikassa ja luovuttakaa se uudelle omistajalle, jos myytte veneenne.

Huom! Jos käsikirja katoaa tai tuhoutuu, voitte tilata uuden kopion jälleenmyyjältänne.

Van harte gefeliciteerd met uw nieuwe schip!
U bent nu de eigenaar van een kwaliteitsproduct van Ryds Båtindustri AB, dat is gebouwd volgens de strengste veiligheids- en kwaliteitseisen.

Deze handleiding is opgesteld om u te helpen om uw schip veilig en naar volle tevredenheid te gebruiken. In de handleiding is een garantiebewijs opgenomen, dat door de eigenaar moet worden ingevuld om de garantie te laten gelden. Ook vindt u algemene informatie in de handleiding over de afhandeling van reclamaties. Verder staat in de handleiding gedetailleerde informatie over o.a. de technische gegevens, de geïnstalleerde systemen, algemene informatie over overige uitrusting en het praktische gebruik en het onderhoud van uw schip.

Wij raden u aan deze handleiding goed door te lezen en uw schip te leren kennen voordat u ermee op pad gaat. Als dit uw eerste schip is, of dit boottype nieuw is voor u, is het voor uw eigen comfort en veiligheid van belang u ervan te vergewissen dat u het schip kunt bedienen, voordat u er voor het eerst mee gaat varen. Uw verkoper of de lokale watersportvereniging kan u, indien u dat wilt, meer informatie verschaffen over watersportcursussen of een erkend instructeur.

De uitrusting van uw schip kan afwijken van de getoonde uitrusting op foto's en illustraties in deze handleiding.

Bewaar deze handleiding op een veilige plaats en geef deze aan de nieuwe eigenaar als u uw schip verkoopt.

Opm.: Als de handleiding zoekraakt of beschadigd raakt, kunt u een kopie opvragen bij uw dealer.

Tilauksen sisältö käy ilmi ostosopimuksesta/tilauksesta. Nykyisissä veneissä on usein edistyksellinen varustus, mutta joidenkin varusteiden toiminnassa voi siitä huolimatta esiintyä puutteita jonkin ajan kuluttua. Mikäli näin käy, tarkastakaa huoltoasiakirjoista, miten ja mistä vika voidaan korjata. Ottakaa epäselvissä tapauksissa aina yhteys jälleenmyyjäänne.

Hangt af van de individuele bestelling, zie hiervoor het koopcontract/de bestelling. Aangezien de schepen tegenwoordig vaak over een geavanceerde uitrusting beschikken, is het niet uit te sluiten dat iets mettertijd niet naar tevredenheid werkt. Raadpleeg in dergelijke gevallen de servicehandleidingen wat het probleem kan zijn en hoe en waar het probleem eventueel kan worden verholpen. Neem bij twijfel altijd contact op met uw dealer.



Tiedoksi

Uudessa Ryds-veneessänne voi olla eroja tässä käsikirjassa kuvattuun veneeseen verrattuna johtuen siitä, että kaikkia lisävarusteita ei ole kuvattu tai että veneisiin on tehty muutoksia käsikirjan painatuksen jälkeen. Jos käsikirjan tietojen tulkinnasta on epäselvyyttä tai jos uusi veneenne eroaa huomattavasti käsikirjan kuvauksesta, suosittelemme, että otatte yhteyttä jälleenmyyjään saadaksenne täydentävät ohjeet veneenne varustukselle.

Älkää tehkö omia muutoksia veneeseenne tai sen järjestelmiin. Jos haluatte niihin muutoksia, ottakaa aina yhteys veneenne jälleenmyyjään.

Uw nieuwe Nimbus kan op bepaalde punten afwijken van de beschrijving in deze handleiding. Dit komt doordat gekozen optionele uitrusting NIET wordt beschreven of doordat na het uitkomen van de handleiding enkele aanpassingen zijn gedaan. Bij twijfel of als uw nieuwe schip op veel punten afwijkt van de beschrijving in de handleiding, raden wij u altijd aan contact op te nemen met uw dealer voor aanvullende instructies voor de afwijkende uitrusting.

Pas uw schip of de systemen ervan niet zelf aan. Mocht u toch aanpassingen willen doen, dient u altijd contact op te nemen met uw dealer.

Reklamaatiomenettely

Jos ostaja on havainnut veneessään huomautettavaa, hänen on ilmoitettava asiasta välittömästi myyjälle.

Reclamaties en de afhandeling ervan

Koper dient eventuele reclamaties over het schip direct te melden aan verkoper.

Takuuaika

Veistämö myöntää veneelle 12 vuoden takuun.
Veneeseen asennettujen varusteiden takuu riippuu toimittajien niille myöntämistä takuuehdoista.

Garantietermijn

De werf geeft een garantie van 12 maanden op fouten aan het schip. Voor gemonteerde uitrusting geldt een garantie conform de bepalingen van de betreffende leverancier.

Venemalli: Ryds 23 WA

CE-kategoria: C
max. 5 henkilöluku veneessä

Suunnittelu: John H.V. Lindblom

Valmistaja: Ryds Båtindustri AB, Strandvägen 4, S-360 10 Ryd, Sweden

Bootmodel: Ryds 23 WA

CE-categorie: C
max. 5 personen aan boord

Constructie: John H.V. Lindblom

Producent: Ryds Båtindustri AB, Strandvägen 4, S-360 10 Ryd, Sweden

Venemalli: Ryds 23 DC

CE-kategoria: C
max. 5 henkilöluku veneessä

Suunnittelu: John H.V. Lindblom

Valmistaja: Ryds Båtindustri AB, Strandvägen 4, S-360 10 Ryd, Sweden

Bootmodel: Ryds 23 DC

CE-categorie: C
max. 5 personen aan boord

Constructie: John H.V. Lindblom

Producent: Ryds Båtindustri AB, Strandvägen 4, S-360 10 Ryd, Sweden

Käsikirja on laadittu ISO-standardin 10240:2 mukaisesti. Käsikirjassa käytettävät symbolit:

Bij het opstellen van deze handleiding is de ISO-standaard 10240:2 gevolgd. In de handleiding gebruikte symbolen:



VAROITUS VAARA

Noudattakaa varovaisuutta estääksenne vahingon, joka voi aiheuttaa kuoleman tai pysyvän vamman.

Wees zeer voorzichtig om dodelijk of blijvend letsel te voorkomen.



VAROITUS

Varoittaa sellaisen vakavan vaaratekijän olemassaolosta, joka aiheuttaa erittäin todennäköisesti kuoleman tai pysyvän vammautumisen, jos riittävää varovaisuutta ei noudateta.

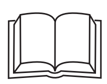
Betekent dat de kans bestaat op dodelijk of blijvend letsel als de benodigde voorzichtigheid niet in acht wordt genomen.



Huom!

Noudattakaa varovaisuutta henkilövahinkojen sekä veneen ja varusteiden vaurioitumisen estämiseksi.

Wees voorzichtig om letsel of schade aan schip of uitrusting te voorkomen.



Lukekaa valmistajan käsikirja

Lukekaa varusteen erillinen käsikirja.

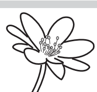
Neem de aparte handleiding voor de uitrusting door.



Tiedoksi

Tietoa ja vinkkejä veneen ja sen varusteiden käytön helpottamiseksi.

Informatie en tips die het gebruik van schip en uitrusting vereenvoudigen.



Kevätvalmistelut

Huoltotoimet ennen vesillelaskua.

Servicemaatregelen bij de tewaterlating.



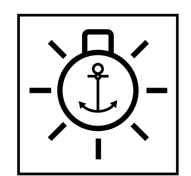
Talvisäilytys

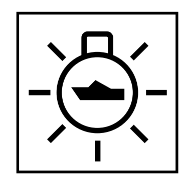
Tärkeä muistaa talvisäilytyksessä jäätymisvaaran vuoksi.

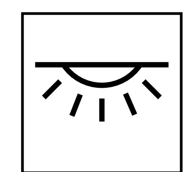
Belangrijke informatie bij winterstalling in geval van vorstgevaar.

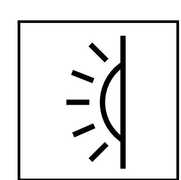


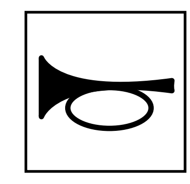
Käsittely

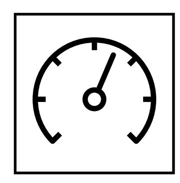

Ankkurivalo
Якорный огонь

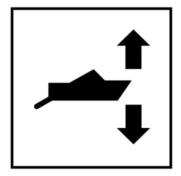

Ajovalot
Ходовые огни

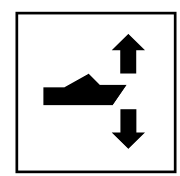

Sisävalo
Внутреннее
освещение

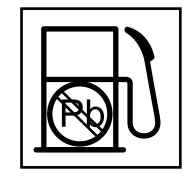

Mittaristovalot
Панель фары


Äänitorvi
Горн

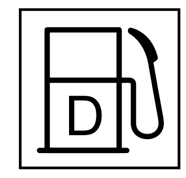

Mittari
Приборы


Trimmitaso
Транцевые
плиты

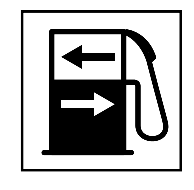

Powertrim
Powertrim

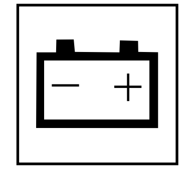


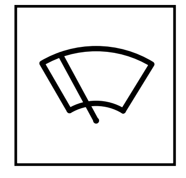
Lyijytön bensiini
Бензин, не
содержащий свинца

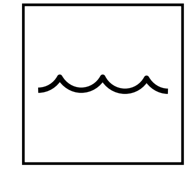


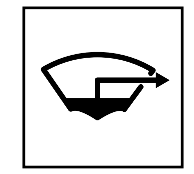
Dieselpolttoaine
Дизельное
топливо

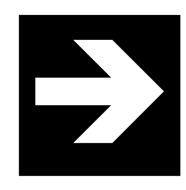

Polttoaineanturi TP/PP
Датчик топливного бака
прав./лев. борта

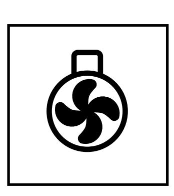

Akku
Аккумулятор

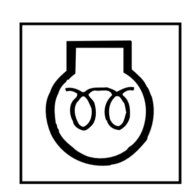

Tuulilasinpyyhin
Очиститель
лобового стекла

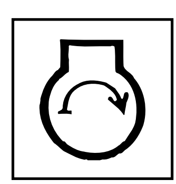

Makeavesi
Пресная вода

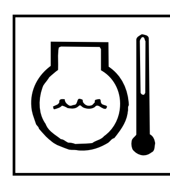

Pilssipumppu
Трюмная
помпа

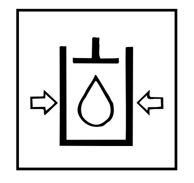

Hätäpoistumistie
Аварийный
выход

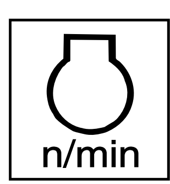

Moottoritilan tuuletin
Вентилятор,
моторном отсеке


Esilämmitys, diesel
Предварительного
нагрева, дизель


Käynnistysmoottori
Стартер


Lämpötila
Температура

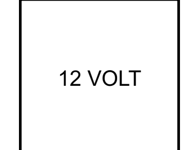

Öljynpaine
Давление
масла



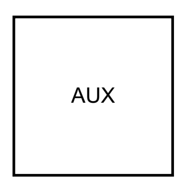
Käyntinopeus
Двигатель
революции



Solmumittari
Узла метро



Pistorasia
12V-выходной



Varalla
Заповедник

Kuhunkin kategoriaan kuuluvien veneiden on oltava niin suunniteltuja ja rakennettuja, että ne säilyttävät kuvatuissa olosuhteissa vakautensa ja nosteensa sekä täyttävät muut ilmoitetut sovellettavat olennaiset vaatimukset, ja että niitä on helppo ohjailla.

A. Valtameri
Suunniteltu pitkille matkoille, joiden aikana tuulen voimakkuus saattaa olla enemmän kuin 8 boforia ja merkitsevä aallonkorkeus ainakin 4 metriä ja joiden aikana näiden veneiden on oltava suureksi osaksi omavaraisia.

B. Avomeri
Suunniteltu rannikon ulkopuolella tapahtuville matkoille, joiden aikana tuulen voimakkuus saattaa olla enintään 8 boforia ja merkitsevä aallonkorkeus enintään 4 metriä.

C. Rannikko
Suunniteltu lähellä rannikkoa, suurilla lahdilla, jokisuistoissa, järvillä ja joilla tapahtuville matkoille, joiden aikana tuulen voimakkuus saattaa olla enintään 6 boforia ja merkitsevä aallonkorkeus enintään 2 metriä.

D. Suojaisat vedet
Suunniteltu suojaisilla rannikkovesillä, pienillä lahdilla, pienillä järvillä, joilla ja kanavilla tapahtuville matkoille, joiden aikana tuulen voimakkuus on enintään 4 boforia ja merkitsevä aallonkorkeus enintään 0,5 metriä.

De schepen in iedere categorie dienen geconstrueerd en gebouwd te zijn om onder de genoemde omstandigheden hun stabiliteit en drijfvermogen te behouden, moeten voldoen aan de genoemde overige eisen en moeten eenvoudig te manoeuvreren zijn.

A. Oceaan
Ontworpen voor lange reizen, van voornamelijk zelfstandig opererende vaartuigen, waarbij de windkracht meer dan 8 (schaal van Beaufort) kan bedragen en de karakteristieke golfhoogte meer dan 4 m.

B. Zee
Ontworpen voor zeereizen bij een mogelijke windkracht tot en met 8 (schaal van Beaufort) en een mogelijke karakteristieke golfhoogte tot en met 4 m.

C. Kust
Ontworpen voor de vaart in kustwateren, grote baaien, riviermondingen, meren en rivieren bij een mogelijke windkracht tot en met 6 (schaal van Beaufort) en een mogelijke karakteristieke golfhoogte tot en met 2 m.

D. Beschut
Ontworpen voor de vaart op kleine meren, rivieren en kanalen bij een mogelijke windkracht tot en met 4 (schaal van Beaufort) en een mogelijke karakteristieke golfhoogte tot en met 0,5 m.

Jokainen vene on varustettu ainukertaisella tunnistekoodilla, joka on muodostettu alla olevan kuvauksen mukaisesti. Se koostuu 14 merkistä sekä yhdysviivasta, koodin tekstikorkeus on 6 mm ja se on kiinnitetty peräpeiliin tyyrpuurin puolelle. Se luetaan seuraavasti:

SE – RYDCW123H202

SE	=	Valmistusmaa
-	=	Yhdysviiva
RYD	=	Tuottaja
CW	=	Venemalli
123	=	Venenumero
H	=	Valmistuskuukausi
2	=	Valmistusvuosi
02	=	Vuosimalli

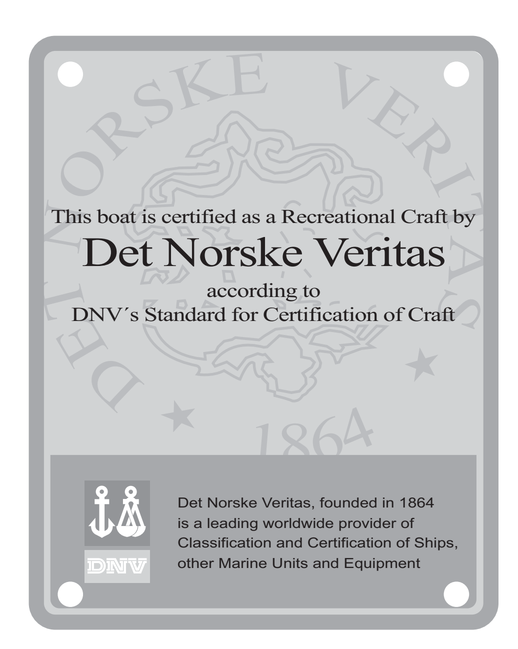
Elk schip heeft een unieke identificatiecode, die als volgt is opgebouwd. De code bestaat uit 14 tekens plus een koppelteken. De teksthoogte van de code is 6 mm en de code is aan stuurboord op de achtersteven aangebracht. De code wordt als volgt geïnterpreteerd:

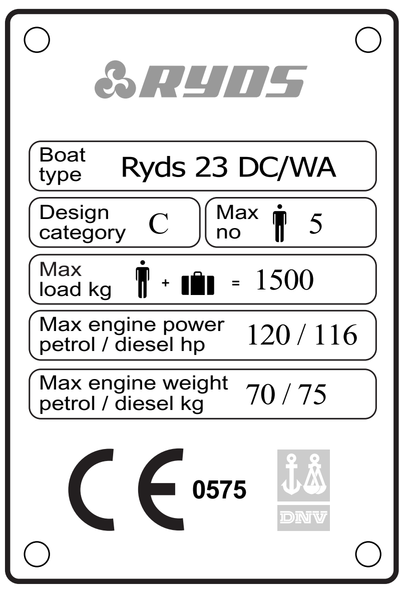
SE – RYDCW123H202

SE	=	Productieland
-	=	Koppelteken
RYD	=	Producent
CW	=	Bootmodel
123	=	Bootnummer
H	=	Productiemaand
2	=	Productiejaar
02	=	Modeljaar

DNV (Det Norske Veritas) Box 30234, SE-10425 Stockholm, Ruotsi tyyppihyväksyy kaikki veneet DNV:n "Rules for Certification and Classification of Boats" -määräysten mukaisesti. Tämän lisäksi DNV seuraa tuotteiden laatua säännöllisillä käynneillä valmistajien luona. DNV:n sininen kilpi on asennettu lähelle veneen ohjaamoa. Valmistajan kilvessä on seuraavat tiedot:

Door samenwerking met DNV (Det Norske Veritas) Box 30234, S-10425 Stockholm, Zweden, zijn alle schepen typegoedgekeurd conform de Rules for Certification and Classification of Boats van DNV. Daarnaast voert DNV productcontroles uit door regelmatige bezoeken aan de fabrikanten. Het blauwe DNV-plaatje zit bij de stuurplek op het schip. Op het productieplaatje is de volgende informatie te vinden:





Design category
Suunnittelukategoriat. Katsella luku CE-Kategoria.
Max no
Henkilöluku. Veneen suurin henkilömäärä
Max load
Kantavuus. Henkilöiden paino sisältäen matkatavarat mutta ei polttoainetankin sisältöä.
Max engine power
Moottoriteho maks.

Ilmoitetun laitoksen numero DNV 0575.

Design category
Suunnittelukategoriat. Katsella luku CE-Kategoria.
Max no
Max. aantal personen aan boord.
Max load
Max. belading. Gewicht personen incl. meegenomen bagage, excl. tankinhoud.
Max engine power
Max. vermogen. Vermogen schroefas.

Nummer Notified Body DNV 0575.

Vaatimustenmukaisuuden vakuutus huviveneen suunnittelun, rakenteen ja melupäästöjen osalta direktiivin 94/25/EY kuten muutettuna direktiivillä 2003/44/EY mukaisesti.
Försäkran om överenstämmelse för fritidsbåt gällande design-, konstruktions- och bullerkrav enligt Direktiv 94/25/EG och 2003/44/EG.

Valmistajan nimi: Ryds Båtindustri AB
Tillverkarens namn
Osoite: Strandvägen 4
Address
Paikkakunta: Ryd **Postinumero:** 360 10 **Maa:** Sweden
Ort Postnummer Land

Valtuutetun edustajan nimi (jos käytetty): ____
Namn på auktoriserad representant (om tillämpligt)
Osoite: ____
Address
Paikkakunta: ____ **Postinumero:** ____ **Maa:** ____
Ort Postnummer Land

Ilmoitetun laitoksen nimi suunnittelun ja rakentamisen osalta (jos vaaditaan): DNV
Namn på det anmälda organet som deltagit i kontrollen av konstruktion och tillverkning (om tillämpligt)
Osoite: Veritasveien 1
Address
Paikkakunta: Hövik **Postinumero:** 1322 **Maa:** Norway **ID Numero**:0575
Ort Postnummer Land ID Nummer
EY-tyyppitarkastustodistus numero: **RCD-B-240** **Päiväys: (pp/kk/vv)** **09 / 09 / 08**
EG-typintyg certifikatnummer Datum (dag/mån/år)

Ilmoitetun laitoksen nimi melu- ja pakokaasupäästöjen osalta (jos vaaditaan): ____
Namn på det anmälda organet som deltagit i kontrollen av bullerkraven (om tillämpligt):
Osoite: ____
Address
Paikkakunta: ____ **Postinumero:** ____ **Maa:** ____ **ID Numero**:
Ort Postnummer Land ID Nummer

Valmistuksen arvioinnissa käytetty moduuli: [ ]A [ ]Aa [ ]B+C [ ]B+D [ ]B+E [X]B+F [ ]G [ ]H
Använd modul för kontroll av konstruktion
Päästöjen arvioinnissa käytetty moduuli: [ ]A [ ]Aa [ ]G [ ]H
Använd modul för kontroll av buller
Muut sovelletut direktiivit: ____
Andra direktiv som tillämpats

HUVIVENEEN TIEDOT
BESKRIVNING AV FRITIDSBÅTEN

Veneen tunnistenumero (CIN): S E - R Y D
Båtens ID nummer (CIN)

Huviveneen merkki • fritidsbåtens märke: RYDS

Malli ja numero • typ och nummer: 23 DC/WA

Venetyyppi • Båttyp:
[ ] purjevene • segelbåt [X] moottorivene • motorbåt
[ ] ilmatäytteinen • uppblåsbar
[ ] muu (tarkenna) • annat (specificera): ____

Runkotyyppi • skrovtyp:
[X] yksirunko • enkelskrov [ ] monirunko • flerskrov
[ ] muu (tarkenna) • annat (specificera): ____

Rakennusmateriaali • Konstruktionsmaterial:
[ ] alumiini, alumiiniseokset • aluminium, aluminiumlegeringar
[X] muovi, lujitemuovi • plast, fiberarmerad plast
[ ] teräs, terässeokset • stål, stållegeringar [ ] puu • trä
[ ] muu (tarkenna) • annat (specificera): ____

Suunnittelukategoria • Designkategori: **A[ ] B[ ] C[X] D[ ]**
Koneteho • motorstyrka: Max. suositeltu • Max rekommenderat: **164kW**,
Asennettu (jos sovellettavissa) • installerad (om tillämpligt): ____**kW**
Rungon pituus L_h: 7,30**m** **Rungon leveys B_h:** 2,35**m** **Syväys T:** 0,9**m**
Skrovlängd Skrovbredd Djupgående

Pääasiallinen propulsio • Typ av huvudsaklig framdrivning:
[ ] purje • segel [X] bensiinimoottori • bensinmotor
[X] dieselmoottori•dieselmotor [ ] sähkömoottori • elektrisk motor
[ ] airot • åror
[ ] muu (tarkenna) • annat (specificera): ____

Moottorityyppi • motortyp:
[ ] perämoottori • utombordare [ ] sisämoottori • inombordare
[ ] z- tai perävetolaite ilman sisäänrakennettua pakokaasujärjestelmää • z- eller aquadrev utan inbyggt avgassystem
[X] z- tai perävetolaite sisäänrakennetulla pakokaasujärjestelmällä • z- eller aquadrev med inbyggt avgassystem
[ ] muu (tarkenna) • annat (specificera): ____

Kansi • Däckning
[ ] katettu • däckad [ ] osittain katettu • delvis däckad
[X] avoin • öppen
[ ] muu (tarkenna) • annat (specificera): ____

Tämä vaatimustenmukaisuusvakuutus on tehty täysin valmistajan vastuulla. Vakuutan valmistajan nimissä, että yllämainittu huvivene täyttää kaikki sovellettavissa olevat olennaiset turvallisuusvaatimukset määrätyllä tavalla ja on yhdenmukainen myönnetyn EY-tyyppitarkastustodistuksen kanssa. Denna försäkran om överensstämmelse är utfärdad på tillverkarens eget ansvar. Jag försäkrar på uppdrag av tillverkaren att nämnda fritidsbåt uppfyller alla tillämpliga säkerhetskrav som de redovisat i detta dokument samt överensstämmer med det angivna EG-typintyget som utfärdats.

Nimi ja toimi:Tom Kühne, Prod. Manager
Namn och verksamhet

Allekirjoitus ja titteli: CEO
Namnunderskrift och titel

Paikka ja aika (pp/kk/vv) • Ort och datum (dag/månad/år): **11/01/12**

Olennaiset turvallisuusvaatimukset Väsentliga säkerhetskrav (viittaus Direktiivin liitteen 1 numerointiin – referens till numrering av Direktivets bilaga 1)	Standardit • Standarder	Muu käytetty normitus • Andra normgivande dokument metoder	Tekniset asiakirjat • Teknisk dokumentation	Tarkenna • Specificera (*: pakolliset Standardit • obligatoriska standarder)
Yleiset vaatimukset • Allmänna krav **(2)**	[X]			EN ISO 8666 2002 *
Veneen tunnistenumero • Båtens ID nummer – CIN (2.1)	[X]			EN ISO 10087:2006 *
Valmistajan kilpi • Tillverkarskylt (2.2)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 14945:2004
Laidan yli putoamisen ehkäiseminen ja veneeseen uudelleen nouseminen • Skydd mot att falla över bord och åter ta sig ombord (2.3)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 15085:2003
Näkyvyys pääasialliselta ohjailupaikalta • Sikt från huvudstyrplatsen (2.4)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 11591:2000
Käyttäjän käsikirja • Ägarhandboken (2.5)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 10240:2004
Rakenteeseen, lujuuteen, ja tiiviyteen liittyvät vaatimukset • Integritet, skrovstyrka och övriga konstruktionskrav **(3)**				
Rakenne • Struktur (3.1)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 12215-1:2000,EN ISO 12215-4:2002,DNV Pt 3
Vakavuus ja varalaita • Stabilitet och fribord (3.2)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 12217-1:2002
Kelluvuus • Reservdeplacement och flytmedel (3.3)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 12217-1:2002
Rungon, kannen ja kansirakenteiden aukot • Öppningar i skrov, däck och överbyggnad (3.4)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 9093-1:1997
Vedellä täyttyminen • Inträngande vatten (3.5)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 15083:2003
Valmistajan suositus suurimmasta sallitusta kuormasta • Tillverkarens rekommenderade maksimala last (3.6)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 14946:2001
Pelastuslautan säilytys • Stuvningsutrymme för livbåt (3.7)	[ ]	[ ]	[X]	TF
Poistumistie • Utrymning (3.8)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 9094-1:2003
Ankkurointi, kiinnittäminen ja hinaaminen • Ankring, förtöjning och bogsering (3.9)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 15084:2003
Ohjausominaisuudet • Manöveregenskaper **(4)**	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 11592:2001
Koneet ja moottoritilat • Motor och motrorrum **(5.1)**				
Sisämoottorit • Inombordsmotor (5.1.1)	[ ]	[ ]	[ ]	
Tuuletus • Ventilation (5.1.2)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 11105:1997
Suojaamattomat osat • Utsatta delar (5.1.3)	[ ]	[ ]	[X]	TF
Perämoottorin käynnistyminen • Start av utombordsmotor (5.1.4)	[ ]	[ ]	[ ]	
Polttoainejärjestelmä • Bränslesystem **(5.2)**				
Yleistä polttoainejärjestelmästä • Allmänt om bränslesystem (5.2.1)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 10088:2001
Polttoainetankit • Bränsletankar (5.2.2)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 10088:2001
Sähköjärjestelmä • Elektriska system **(5.3)**	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 10133:2000
Ohjausjärjestelmä • Styrsystem **(5.4)**				
Yleistä ohjausjärjestelmästä • Allmänt om styrsystem (5.4.1)	[X]	[ ]	[ ]	EN 28848:1993/A1:2000
Varajärjestelmät • Nödutrustning (5.4.2)	[ ]	[ ]	[ ]	
Kaasulaitteet • Gassystem **(5.5)**	[ ]	[X]	[ ]	DNV PT.4 Ch 1 800
Palontorjunta • Brandskydd **(5.6)**				
Yleistä palontorjunnasta • Allmänt om brandskydd (5.6.1)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 9094-1:2003
Palontorjuntavälineet • Brandskyddsutrustning (5.6.2)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 9094-1:2003
Kulkuvalot • Navigationsljus **(5.7)**	[ ]	[X]	[ ]	1972 COLREG
Päästöjentorjunta • Förebyggande av utsläpp **(5.8)**	[ ]	[ ]	[ ]	
Liite I.B – Pakokaasupäästöt • Bilaga I.B Avgasutsläpp	**Katso moottorin valmistajan vaatimuksenmukaisuusvakuutus •** Se försäkran om överensstämmelse från motortillverkaren			
Liite I.C – Melupäästöt * • Bilaga I.C – Buller	[ ]	[ ]	[ ]	
Melupäästöjen tasot • Bullerkraver (I.C.1)	[ ]	[ ]	[ ]	
Omistajan käsikirja • Ägarens instruktionsbok (I.C.2)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 10240:2004

* Jos veneessä on sisä- tai sisäperämoottori ilman sisäänrakennettua pakokaasujärjestelmää. • Om inombordsmotor eller aquadrev utan inbyggd avgassystem installerad.

VERKLARING VAN OVEREENSTEMMING VOOR PLEZIERVAARTUIGEN, Constructie en Geluidsemissie, conform vereisten uit Richtlijn 94/25/EC, geamendeerd door Richtlijn 2003/44/EC

(In te vullen door de producent)

Naam van de Producent (werf): Ryds Båtindustri AB

Adres : Strandvägen 4

Stad / Gemeente: Ryd **Postcode:** 360 10 **Land:** Sweden

Naam van in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde (indien van toepassing)**:** ______

Adres: ______

Stad / Gemeente: ______ **Postcode:** ______ **Land:** ______

Naam van aangemelde instantie voor ontwerp en constructie (indien van toepassing)**:** DNV

Adres: Veritasveien 1

Stad / Gemeente: Hövik **Postcode:** 1322 **Land:** Norway **ID Nummer**:0575

Attest van typekeuring / Certificaat nummer: RCD-B-240 **datum:** (jr/mnd/dag) 09 / 09 / 08

Naam van aangemelde instantie voor geluidsemissie (indien van toepassing)**:** ______

Adres: ______

Stad / Gemeente: ______ **Postcode:** ______ **Land:** ______ **ID Nummer**: ______

Attest van typekeuring / Certificaat nummer: RCD-B-240 **datum:** (jr/mnd/dag) 09 / 09 / 08

Module ontwerp en constructie: **[ ]A [ ]Aa [ ]B+C [ ]B+D [ ]B+E [X]B+F [ ]G [ ]H**
Module gebruikt voor geluidsemissie: **[ ]A [ ]Aa [ ]G [ ]H**
Andere Richtlijnen van toepassing: ______

BESCHRIJVING VAN HET PLEZIERVAARTUIG
CIN-code - Craft Identification Number S E | R Y D

Merknaam van het vaartuig: RYDS **Type of nummer:** 23 DC/WA

Soort boot:
[ ] zeilboot [X] motorboot
[ ] opblaasbaar
[ ] ander (specificeren): ______

Soort romp:
[X] enkelromps [ ] meerromps
[ ] ander (specificeren): ______

Constructiemateriaal:
[ ] aluminium, alu legering [X] (vezelversterkte) kunststof
[ ] staal, staal legering [ ] hout
[ ] ander (specificeren): ______

Ontwerp categorie: A [ ] B [ ] C [X] D [ ]
Motorvermogen: Max. Aanbevolen: 164kW,
Geplaatst: ___kW (indien van toepassing)
Lengte romp L_h: 7,30m Breedte romp B_h: 2,35m
Diepgang T: 0,9m

Voortstuwing:
[ ] zeilen [X] benzine motor
[X] diesel motor [ ] elektrische motor
[ ] riemen
[ ] ander (specificeren): ______

Soort motor:
[ ] buitenboordmotor [ ] binnenboordmotor
[ ] Z- of hekaandrijving zonder integrale uitlaat ______
[X] Z- of hekaandrijving met integrale uitlaat ______
[ ] ander (specificeren): ______

Dek
[ ] dicht [ ] gedeeltelijk bedekt
[X] open
[ ] ander (specificeren): ______

Ik, ondergetekende verklaar op mijn eigen en enige verantwoordelijkheid dat het vaartuig, dat voldoet aan bovenstaande beschrijving, volledig in overeenstemming is met de essentiële eisen zoals gespecificeerd hierna (en in is overeenstemming met het type waarvoor bovenvermeld attest van typekeuring is uitgegeven, indien van toepassing).

Naam en functie :Tom Kühne, Prod. Manager Handtekening :CEO
(Naam van de persoon die gemachtigd is om de fabrikant te vertegenwoordigen, of zijn in de gemeenschap gevestigde gemachtigde)

Tom Kühne

Datum en plaats van ondertekening: **(jr/mnd/dag) 11 / 01 / 12**

Essentiële eisen (refenentie naar de artikelen uit de Richtlijn)	(ISO) Normen	Andere normatieve document	Technisch dossier	Gaarne specificeren (*: verplichte norm)
Algemene vereisten (2) • Exigences générales (2) • General requirements (2)	[X]			EN ISO 8666 2002 *
Rompnummer HIN (2.1) • Identification de la coque • Hull IdentificationNumber – HIN (2.1)	[X]			EN ISO 10087:2006 *
Plaatje van de bouwer (2.2) • plaque du constructeur (2.2) • Builder's Plate (2.2)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 14945:2004
Beveiliging tegen overboord vallen en voorzieningen om weer aan boord te kunnen komen (2.3)• Prévention des chutes par dessus bord.... • Protection from falling overboard ...(2.3)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 15085:2002
Zicht vanaf hoofdstuurstand • Visibilité à partir du poste de barre principal (2.4)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 11591:2000
Handleiding (2.5) • Manuel du propriétaire (2.5) • Owner's manual (2.5)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 10240:2004
Structuur (3) • Structure (3)				
Structuur (3.1) • Structure (3.1)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 12215-1:2000,EN ISO 12215-4:2002 DNV Pt 3
Stabiliteit en vrijboord (3.2) • Stabilité et franc-bord (3.2) Stability and freeboard (3.2)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 12217-1:2002
Drijfvermogen en reserve...(3.3) • Flottabilité et réserve de... • Buoyancy and floatation (3.3)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 12217-1:2002
Openingen in romp,dek en... (3.4) • Ouvertures dans la coque...• Openings in hull... (3.4) .	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 9093-1:2002
Vollopen (3.5) • Envahissement (3.5) • Flooding (3.5)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 15083:2003
...maximale belasting (3.6) • ...charge maximale • ...maximum recommended load (3.6).	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 14946:2001
Bergplaats voor reddingsvlot (3.7) • emplacement du radeau de... • Liferaft stowage (3.7)	[ ]	[X]	[ ]	DNV Pt, Ch 1 720
Ontsnappingsweg (3.8) • Evacuation (3.8) • Escape (3.8)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 9094-1:2003
Ankeren, afmeren, slepen • Ancrage, amarrage remorquage • Anchoring, mooring... (3.9)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 15084:2003
Stuureigenschappen (4) • caractéristiques de manoeuvres • Handling characteristics (4)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 11592:2001
Motor en motorruimte (5.1) • Moteurs et compartiments• Engines and engine spaces (5.1)				
Binnenboordmotor (5.1.1) • Moteurs in-bord (5.1.1) • Inboard engine (5.1.1)	[ ]	[ ]	[ ]	
Ventilatie (5.1.2) Ventilation (5.1.2) • Ventilation (5.1.2)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 11105:1997
Niet-ingesloten delen (5.1.3) • Parties exposées (5.1.3) • Exposed parts (5.1.3)	[ ]	[X]	[ ]	DNV Pt.4 Ch 1 430
Starten van buitenboordmotor • Démarrage du hors-bord • Outboard engine starting (5.1.4)	[ ]	[ ]	[ ]	
Brandstofsysteem (5.2) • Circuit d'alimentation (5.2) • Fuel system (5.2)				
Algemeen (5.2.1) • Généralités (5.2.1) • General – fuel system (5.2.1)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 10088:2001
Brandstoftanks (5.2.2) • Réservoirs de carburant (5.2.2) • Fuel tanks (5.2.2)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 10088:2001
Elektrisch systeem (5.3) • Circuits électriques (5.3) • Electrical systems (5.3)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 10133:2001
Besturingssysteem (5.4) • Direction (5.4) • Steering systems (5.4)				
Algemeen (5.4.1) • Généralités (5.4.1) • General – steering system (5.4.1)	[X]	[ ]	[ ]	EN 28848:1993/A1:2000
Noodvoorzieningen (5.4.2) • Dispositifs de secours • Emergency arrangements (5.4.2)	[ ]	[ ]	[ ]	
Gassysteem (5.5) • Appareils à gaz (5.5)• Gas systems (5.5)	[ ]	[X]	[ ]	DNV PT.4 Ch 1 800
Brandbeveiliging (5.6) • Protection contre l'incendie (5.6) • Fire protection (5.6)				
Algemeen (5.6.1) • Généralités (5.6.1) • General – fire protection (5.6.1)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 9094-1:2003
Brandblusapparatuur (5.6.2) • Equipem. de lutte contre l'incendie • Fire fighting equipment	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 9094-1:2003
Navigatielichten (5.7) • Feux de navigation (5.7) • Navigation lights (5.7)	[ ]	[X]	[ ]	1972 COLREG
Het voorkomen van lozing (5.8) • Prévention de décharges • Discharge prevention (5.8)	[ ]	[X]	[ ]	DNV Pt.4 Ch 1 800
Annex I.B – Uitlaatgas emissies Annex 1.B – exhaust emissions	Zie verklaring van overeenstemming van motorfabrikant			
Annex I.C – geluids emissies Noise Emissions*	[ ]	[ ]	[ ]	
Geluidsemissie niveaus Noise emission levels (I.C.1)	[ ]	[ ]	[ ]	
Eigenaars handleiding (I.C.2) Owner's manual (I.C.2)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 10240:2004

Nosto

Kun nostoraksit on kiinnitetty nosturin nostokoukkuun, ne on varmistettava köysillä veneen keulassa ja perässä oleviin kiinnikkeisiin nostoraksien liukumisen estämiseksi.
TÄRKEÄÄ! Nostopuomin leveyden on oltava sama kuin veneen leveys

Heffen

Breng de hijsstroppen aan, zie de foto hieronder. Als de stroppen aan een hijshaak van de kraan worden gehaakt, moeten de stroppen bij boeg en achtersteven middels lijnen naar de betreffende verhaalklampen worden geborgd om te voorkomen dat de stroppen verglijden.
BELANGRIJK! Het hefjuk moet net zo breed zijn als het schip.



Huom!

Noudattakaa aina erittäin suurta varovaisuutta venettä nostettaessa. Huomioikaa lokianturin sijainti niin, ettei se vaurioidu. Estäkää veneen kylkien vaurioituminen suojaamalla ne hyvin. Nostoraksien sijaintia on tarvittaessa säädettävä veneen kuormituksen mukaan.

Neem altijd de grootst mogelijke voorzichtigheid in acht bij en rond een schip dat wordt opgetild. Let op de plaatsing van de sensor van de log, zodat deze niet beschadigt. Bescherm de huid om beschadiging te voorkomen. De plaatsing van de hijsstroppen kan, afhankelijk van de belading van het schip, moeten worden aangepast.

Kuljetus

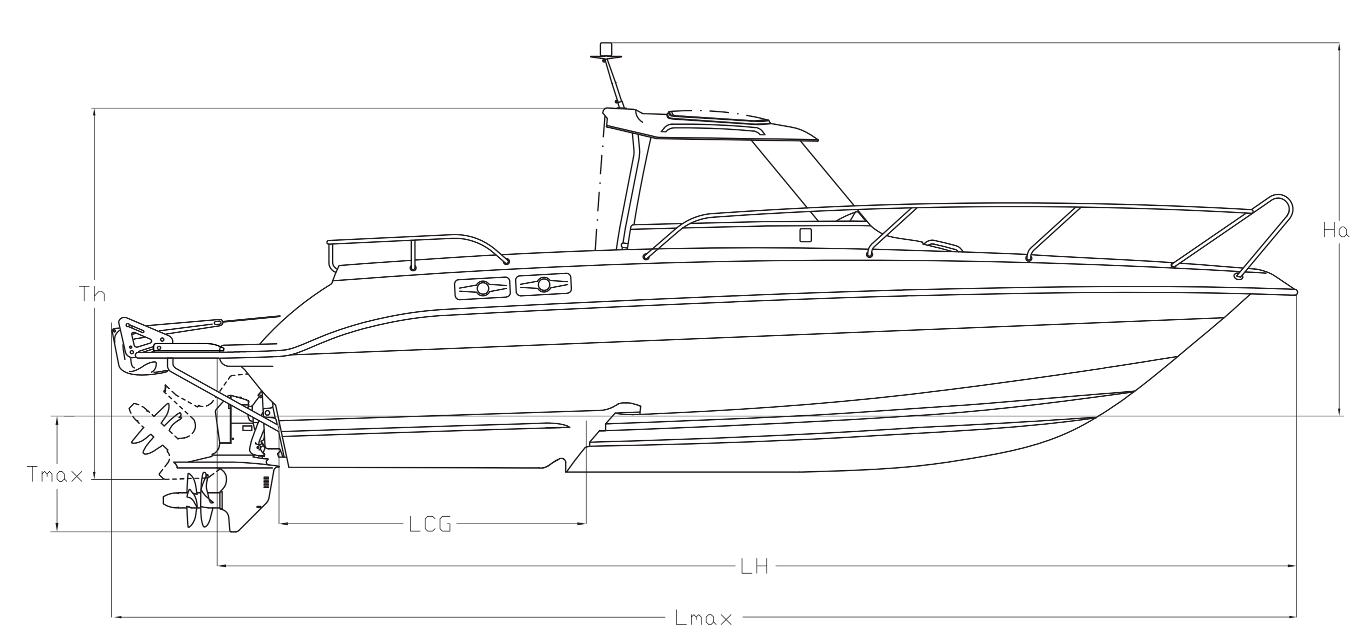
Antakaa veneen maakuljetus aina valtuutetun yrityksen hoidettavaksi. Varmistakaa, että yrityksellä on vaadittavat vakuutukset mahdollisten vahinkojen varalta.

Transporteren

Schakel altijd een erkend bedrijf in als uw schip over land moet worden getransporteerd. Kijk of het bedrijf de vereiste verzekeringen heeft afgesloten, zodat u volledig gedekt bent.

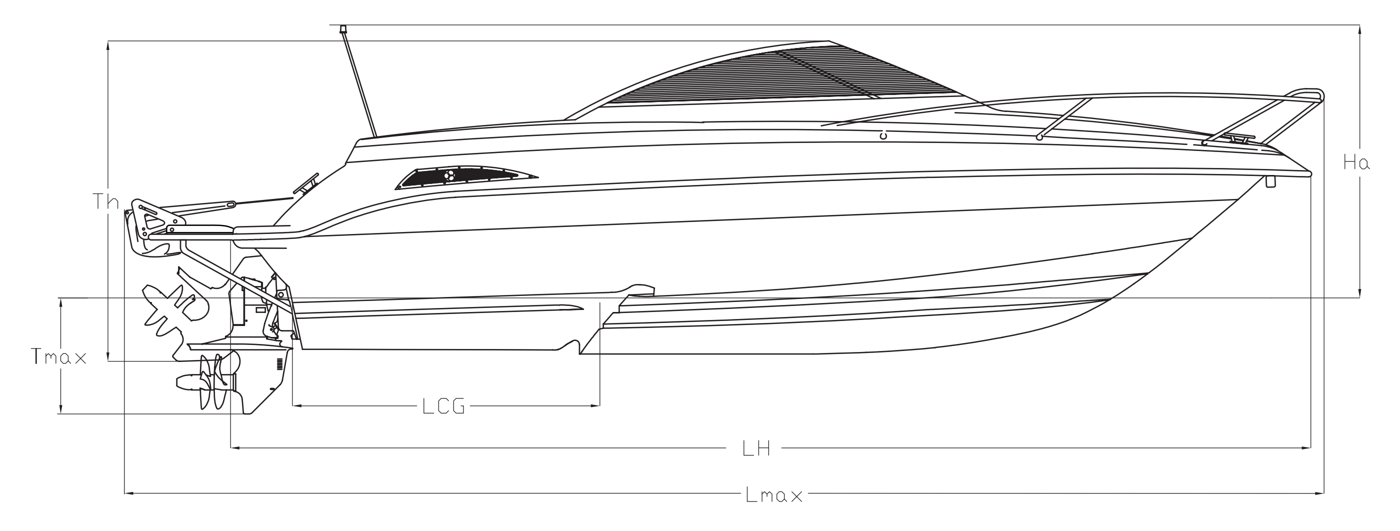
Ryds 23 WA

B_{max}	2,39m	suurin leveys / Max. breedte
H_a	2,55m	suurin korkeus vesilinjasta mitattuna / Max. hoogte vanaf de waterlijn
L_H	7,30m	rungon pituus / Lengte romp
L_{max}	7,90m	veneen suurin pituus / Max. lengte schip
T_{max}	0,87m	suurin syväys / Max. diepgang
T_H	2,55m	kuljetuskorkeus ilman alustaa / Transporthoogte excl. bokken
LCG	2,05 m	painopiste peräpeilistä mitattuna / Zwaartepunt gemeten van achtersteven
M_{MTL}	652 kg	suurin kuorma täysillä tankeilla / Max. belading incl. volle tanks
Mp	1990 kg	Paino kokeessa / test gewicht
		Bensiini / Benzine
M_{LCC}	1633 kg	veneen paino ilman suurinta kuormaa / Gewicht boot in kg excl. max. belading
M_{LDC}	2285 kg	uppouma / Waterverplaatsing
		Diesel / Diesel
M_{LCC}	1465 kg	veneen paino ilman suurinta kuormaa / Gewicht boot in kg excl. max. belading
M_{LDC}	2117 kg	uppouma / Waterverplaatsing



Ryds 23 DC

B_{max}	2,39m	suurin leveys / Max. breedte
H_a	2,55m	suurin korkeus vesilinjasta mitattuna / Max. hoogte vanaf de waterlijn
L_H	7,30m	rungon pituus / Lengte romp
L_{max}	7,90m	veneen suurin pituus / Max. lengte schip
T_{max}	0,87m	suurin syväys / Max. diepgang
T_H	2,55m	kuljetuskorkeus ilman alustaa / Transporthoogte excl. bokken
LCG	2,05 m	painopiste peräpeilistä mitattuna / Zwaartepunt gemeten van achtersteven
M_{MTL}	652 kg	suurin kuorma täysillä tankeilla / Max. belading incl. volle tanks
Mp	1990 kg	Paino kokeessa / test gewicht
		Bensiini / Benzine
M_{LCC}	1776 kg	veneen paino ilman suurinta kuormaa / Gewicht boot in kg excl. max. belading
M_{LDC}	2428 kg	uppouma / Waterverplaatsing
		Diesel / Diesel
M_{LCC}	1608 kg	veneen paino ilman suurinta kuormaa / Gewicht boot in kg excl. max. belading
M_{LDC}	2260 kg	uppouma / Waterverplaatsing



Moottori / Motor

Moottoriteho / Motorvermogen	
Moottorityyppi / Motortype	
Moottorin nro / Motornr.	
Vetolaitetyyppi / Type aandrijving	
Välitys / Vertraging	
Vetolaitteen nro / Nr. aandrijving	
Potkuri / Schroef	
Potkurin nro / Schroefnr.	
Potkuriakseli: Halkaisija 40 (mm) / Schroefas: Diameter 40 (mm)	

Gelcoat / Toplaag

Runko / Romp	
Kansi / Dek	

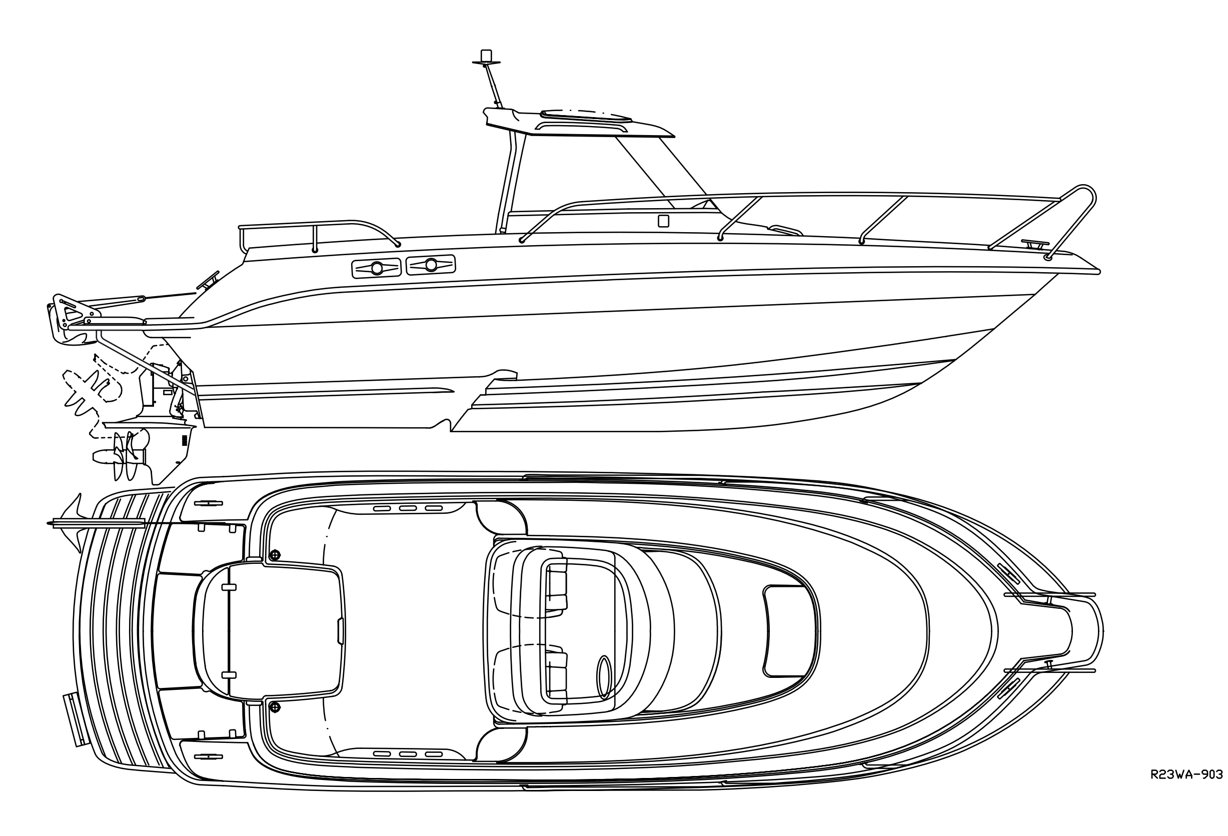
Tankkien tilavuudet / Tank capaciteit

Polttoainetankki / Brandstof	150 l

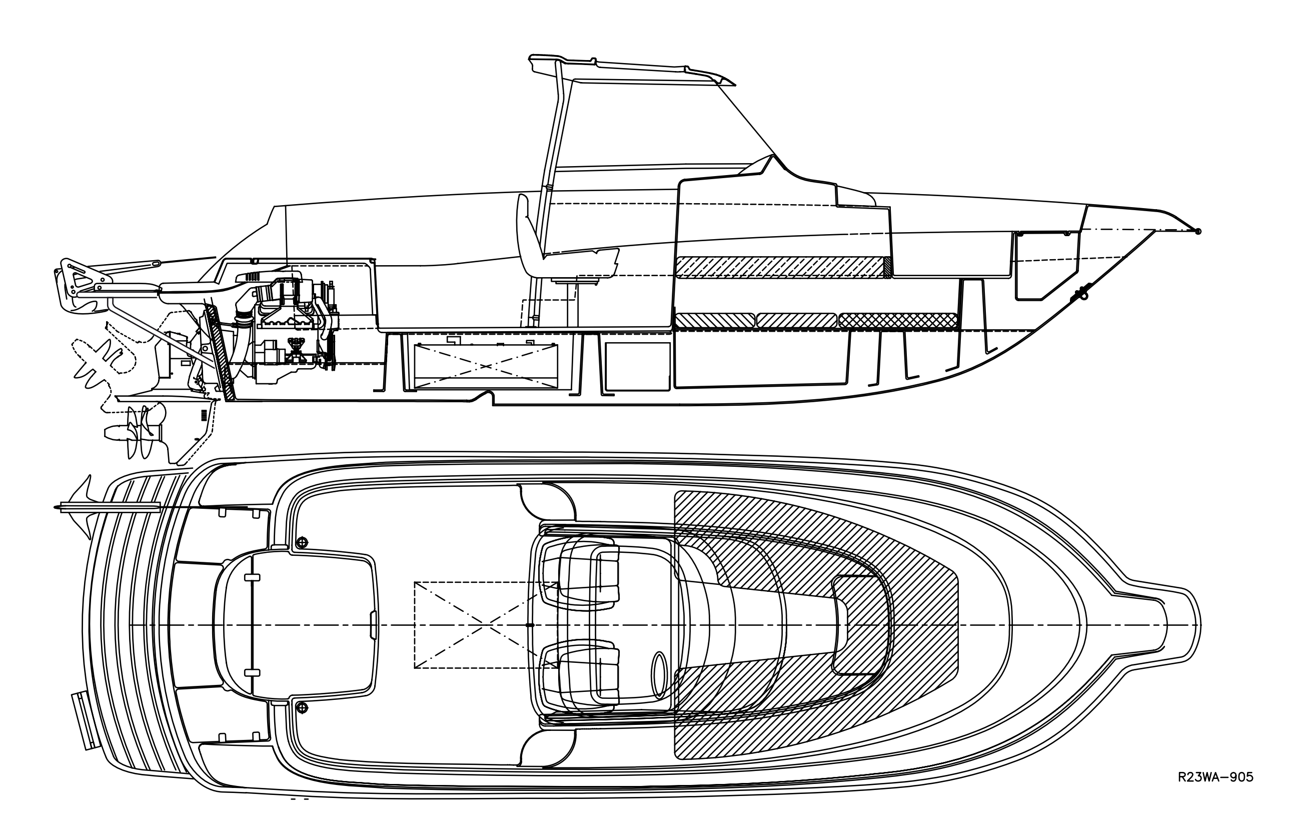
Sähköjärjestelmä / Elektrisch systeem

Sähköjärjestelmä, tasajännite / Elektrisch systeem, DC	12 V
Akku / Accu	1 * 12 V * 75 Ah

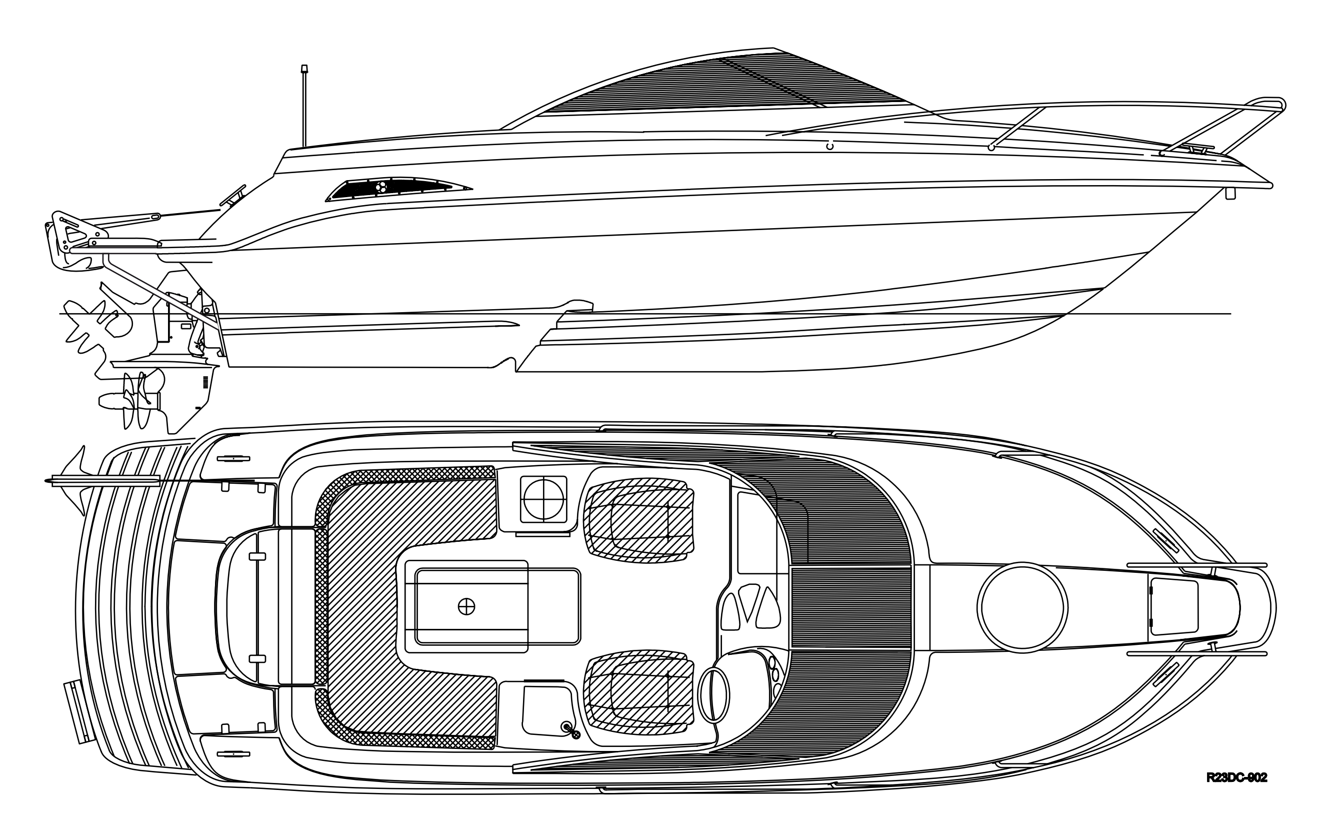
Ulkopuoli Ryds 23 WA / Exterieur Ryds 23 WA



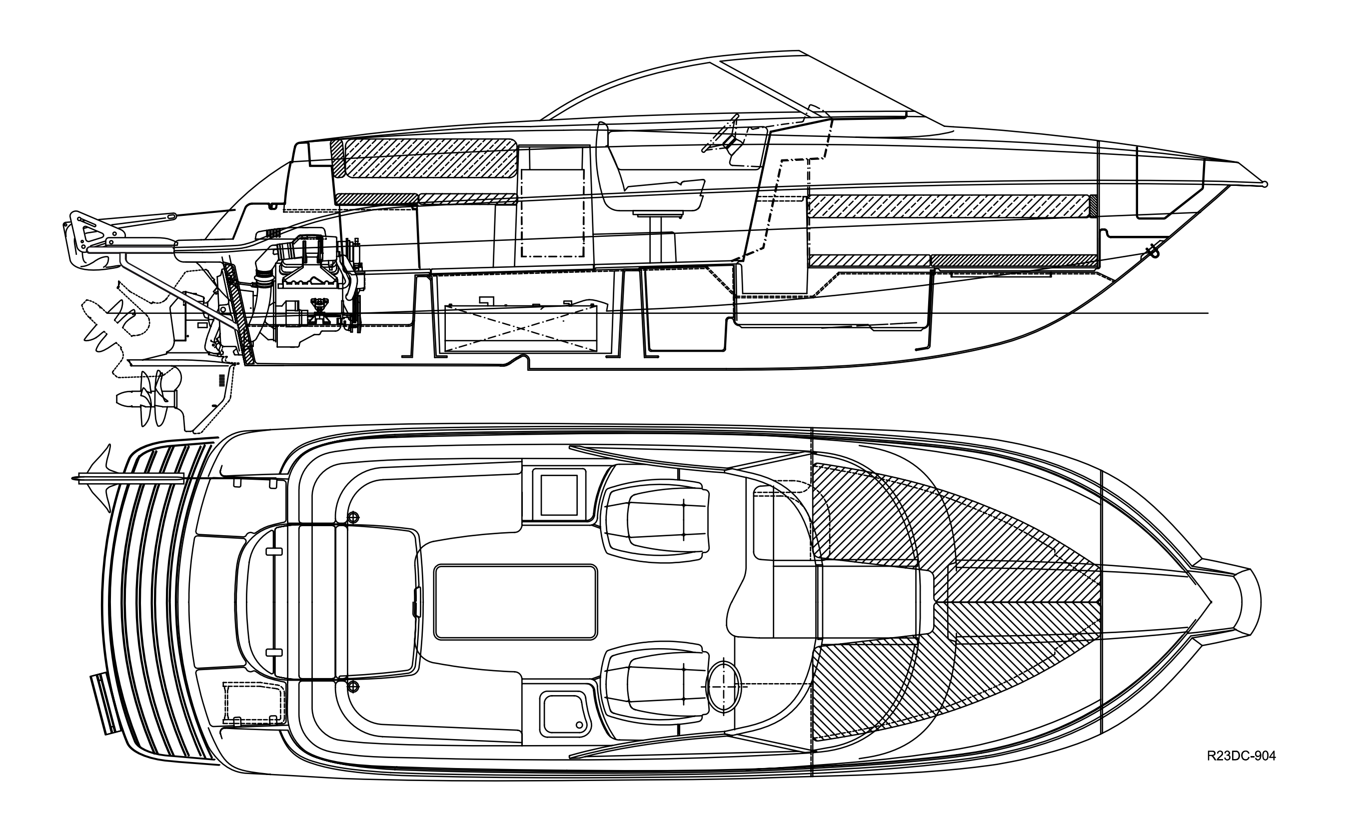
Sisätilat Ryds 23 WA / Interieur Ryds 23 WA



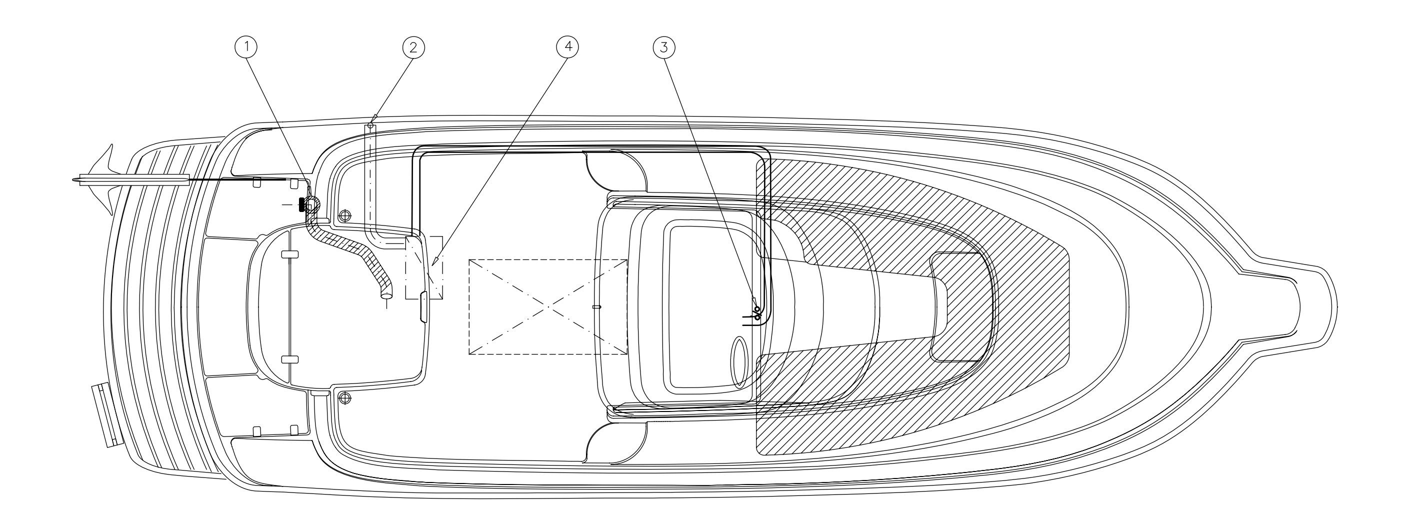
Ulkopuoli Ryds 23 DC / Exterieur Ryds 23 DC



Sisätilat Ryds 23 DC / Interieur Ryds 23 DC



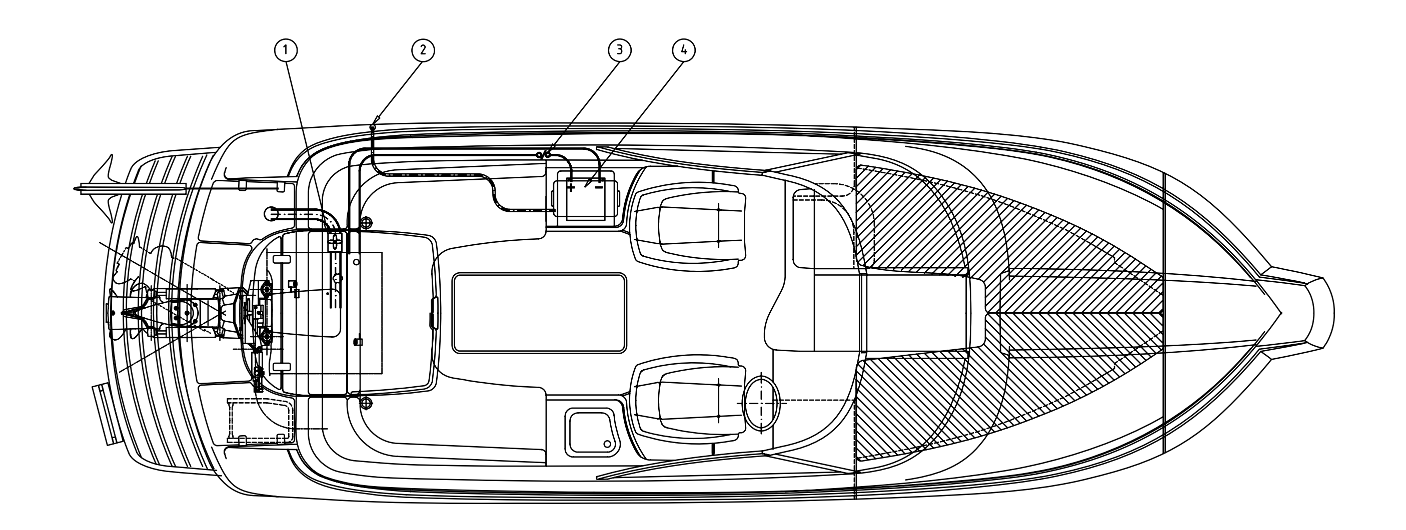
Ryds 23 WA



1. Moottoritilan tuuletin
2. Akkukotelon ilmanvaihto
3. Päävirtakytkin ja sulake
4. Akku

1. Ventilator motorruimte
2. Ontluchting accu's
3. Hoofdschakelaar
4. Accu

Ryds 23 DC



1. Moottoritilan tuuletin	1. Ventilator motorruimte
2. Akkukotelon ilmanvaihto	2. Ontluchting accu's
3. Päävirtakytkin ja sulake	3. Hoofdschakelaar
4. Akku	4. Accu



Tiedoksi

Sähköjärjestelmä

12 V -järjestelmän jännitelähteinä käytetään moottoreiden generaattoreita. Sähkökeskuksen päävirtakytkimillä voidaan akut kytkeä irti kaikista sähköä kuluttavista laitteista. Kun päävirtakytkimet ovat päällä-asennossa, virta johdetaan sähkökeskukseen ja sieltä eri puolelle venettä. Veneen toimintoja käytetään käyttöpaneeliin asennetuilla virtakytkimillä.

Elektrisch systeem

Het 12 V-systeem krijgt spanning via de generators van de motoren. Met de hoofdschakelaar in de schakelkast kunnen de accu's van alle stroomgebruikers worden ontkoppeld. Bij activering van de hoofdschakelaar wordt de stroom naar een schakelkast geleid en verder door het schip verdeeld. De schakelaars voor de bediening van de verschillende functies van het schip zijn in een bedieningspaneel ondergebracht.



Huom!

Älkää koskaan katkaisko virtaa päävirtakytkimillä, kun moottorit ovat käynnissä. Muussa tapauksessa generaattori vaurioituu.

Onderbreek de stroom nooit met de hoofdschakelaar als de motoren draaien. Dit leidt tot beschadiging van de generator.



VAROITUS VAARA

Tuuletusletkut täytyy liittää akkua vaihdettaessa tai huollettaessa. Akkuja vaihdettaessa on käytettävä veneakkuja, joihin voidaan liittää tuuletusletkut. Akkujen pääkytkimet on sijoitettu pääkytkinpaneeliin. Akut lataantuvat moottoreiden käydessä tai ne ladataan akkulaturilla tai muulla lisävarusteella.

Sluit bij het vervangen van de accu's of onderhoud ervan de ontluchtingsslangen aan. Bij het vervangen van de accu's moeten marine accu's worden gebruikt waarop ontluchtingsslangen kunnen worden aangesloten. De accuschakelaar zit op het hoofdschakelaarpaneel. De accu's worden alleen opgeladen als de motoren draaien of met optionele uitrusting als een acculader.



Huom!

Älkää koskaan tehkö muutoksia veneen sähköjärjestelmään tai piirustuksiin. Huolto ja kunnossapito on annettava valtuutetun sähköliikkeen tehtäväksi. Käyttäkää vain suojamaadoitettuja sähkölaitteita. Sähkölaitteet on aina liitettävä maattoon veneen sähköjärjestelmässä.
Jos vikavirtakytkin kytkeytyy päälle, älkää käyttäkö sähköjärjestelmää. Korjatkaa vika, ennen kuin sähköjärjestelmä otetaan uudelleen käyttöön.

Wijzig het elektrische circuit van het schip of de lay-out ervan niet. Service en onderhoud moeten door een erkend elektricien worden gedaan. Gebruik alleen geaarde elektrische apparatuur. Sluit elektrische apparatuur altijd aan op de massa van het elektrisch systeem aan boord.
Als de aardlekschakelaar is geactiveerd, mag het elektrische circuit niet worden gebruikt. Verhelp de storing in het elektrische circuit voordat dit weer in gebruik wordt genomen.



VAROITUS VAARA

Akkujen lataus
Huomioikaa, että lyijyakuissa alkaa 14,4 V jännitteellä muodostua räjähtävää kaasua. Tavallisen akun jännite on kuormittamattomassa tilassa 12,3-12,7 V. Latauksen aikana akun jännite vähitellen nousee, ja lataus päättyy automaattisesti lataussäätimen ja akkulaturin asetuksen mukaisesti.
Oikean tuloksen saamiseksi jännitemittaus on tehtävä akun navoista eikä generaattorista.

Accu's opladen
Denk eraan dat loodaccu's bij een spanning van 14,4 V gas afgeven, wat tot de vorming van het explosieve knalgas leidt. De spanning van een normale accu bedraagt in onbelaste toestand 12,3–12,7 V. Bij het laden stijgt de spanning navenant met het opladen van de accu. De laadregelaar en de instelling van de acculader bepalen wanneer het laden wordt gestopt.
Voor een correct meetresultaat moet de spanning op de accuklemmen worden gemeten en niet op de generator.



Huom!

Akkujen puhdistus

Akun yläpinta on puhdistettava säännöllisesti kennojen välisten ylilyöntien estämiseksi. Jos akku on sijoitettu erilliseen tilaan, puhdistus keväällä ja syksyllä yleensä riittää.

Varmistakaa, että kennotulppien ilmareiät ovat auki niin, että kaasu pääsee tuulettumaan ulos.

Navat ja kaapelikengät on rasvattava hapettumisen ja syöpymisen estämiseksi.

Accu's schoonmaken

De bovenkant van de accu's moet regelmatig worden schoongemaakt om overslag tussen cellen te voorkomen. Als de accu's in een aparte ruimte staan, is het voldoende de bovenkant in voor- en najaar schoon te maken.

Let op dat de luchtopeningen in de doppen van de cel open zijn, zodat eventueel gas kan ontsnappen.

De polen en kabelschoenen moeten worden gesmeerd om afzettingen en corrosie te voorkomen.



VAROITUS VAARA

Kennojen nestetaso
Nestetasoa tarkastettaessa ei valaistuksena saa käyttää tulitikkuja, tupakansytyttimiä tai muuta avotulta.
Akussa muodostuu räjähdysherkkää kaasua.
Akkujen nestetaso on tarkastettava säännöllisin väliajoin.
Nestetason on oltava noin 10 mm levyjen yläpuolella. Jos taso on liian matala, kennoihin on lisättävä tislattua vettä.

Varaustila
Paras tapa varaustilan tarkistamiseksi on mitata akkuhapon ominaispaino. Mittaus tehdään happomittarilla. Täyteen varatun akun akkuhapon ominaispaino on 20 °C:ssä yleensä 1,26-1,28 g/cm³.
Huomioikaa, että akkuhapon ominaispaino muuttuu lämpötilan muuttuessa.

Elektrolytpeil in de cellen
Gebruik bij het bepalen van het elektrolytpeil geen lucifers, aansteker of andere vormen van open vuur om bij te lichten. Het gas dat vrijkomt, is explosief.
Het elektrolytpeil in de accu's moet regelmatig worden gecontroleerd. Het elektrolytpeil moet ca. 10 mm boven de platen staan. Vul bij een te laag elektrolytpeil bij met gedestilleerd water.

Oplaadstatus
De beste methode voor het bepalen van de oplaadstatus is het meten van het soortelijk gewicht van het accuzuur. Dit wordt gedaan met behulp van een zuurweger. Het normale zuurgewicht voor een volledig opgeladen accu is bij 20 °C 1,26–1,28g/cm³.
Let op dat het zuurgewicht varieert, afhankelijk van de temperatuur.



Huom!

Muissa akkuvalmisteissa akkuhapon ominaispaino voi olla erilainen. Kysykää oikeat tiedot jälleenmyyjältä. Jos akkuhapon ominaispaino vaihtelee kennojen välillä, akku on huono ja se on vaihdettava.

Accu's van een ander fabrikaat kunnen een ander zuurgewicht hebben. Neem contact op met de fabrikant voor de juiste gegevens. Als het zuurgewicht van cel tot cel varieert, is de accu slecht en moet deze worden vervangen.



Talvisäilytys

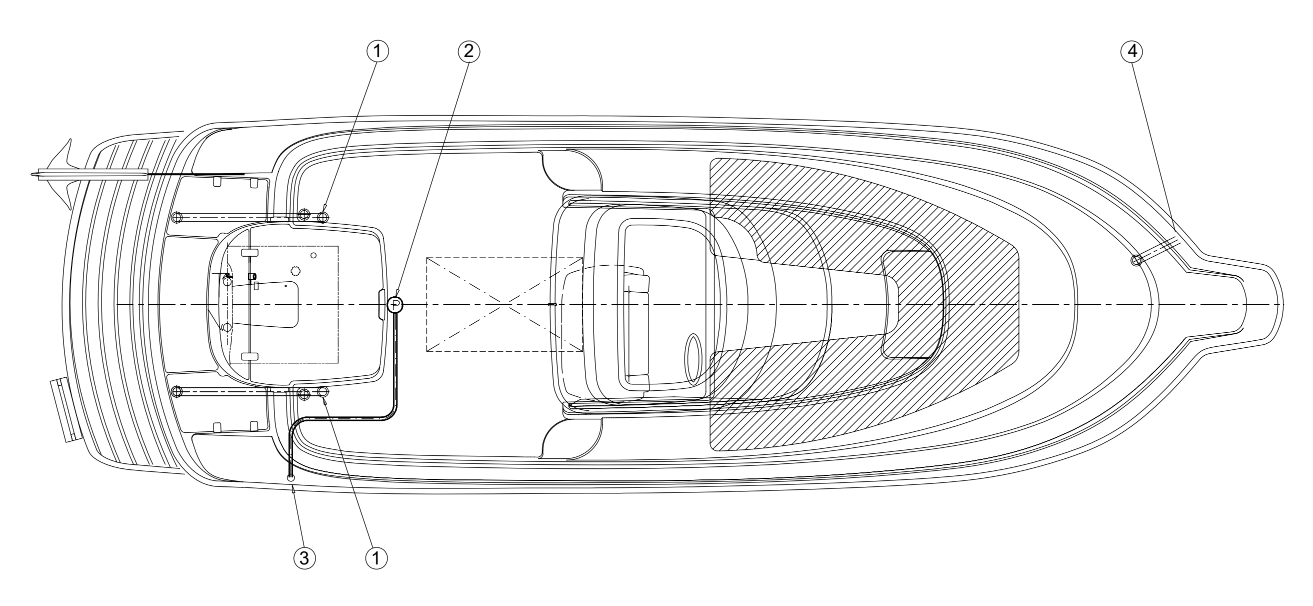


Huom!

Talvitelakoinnin ajaksi akut voidaan jättää veneeseen vain, jos niissä on täysi varaus. Huonosti ladattu akku voi jäätyä rikki. Irrottakaa aina kaapelikengät akusta hapettumisen estämiseksi.

Bij winterstalling kunnen de accu's gewoon aan boord blijven, mits volledig opgeladen. Een slecht opgeladen accu kan kapot vriezen. Ontkoppel altijd de kabelschoenen van de accu om oxidatie te voorkomen.

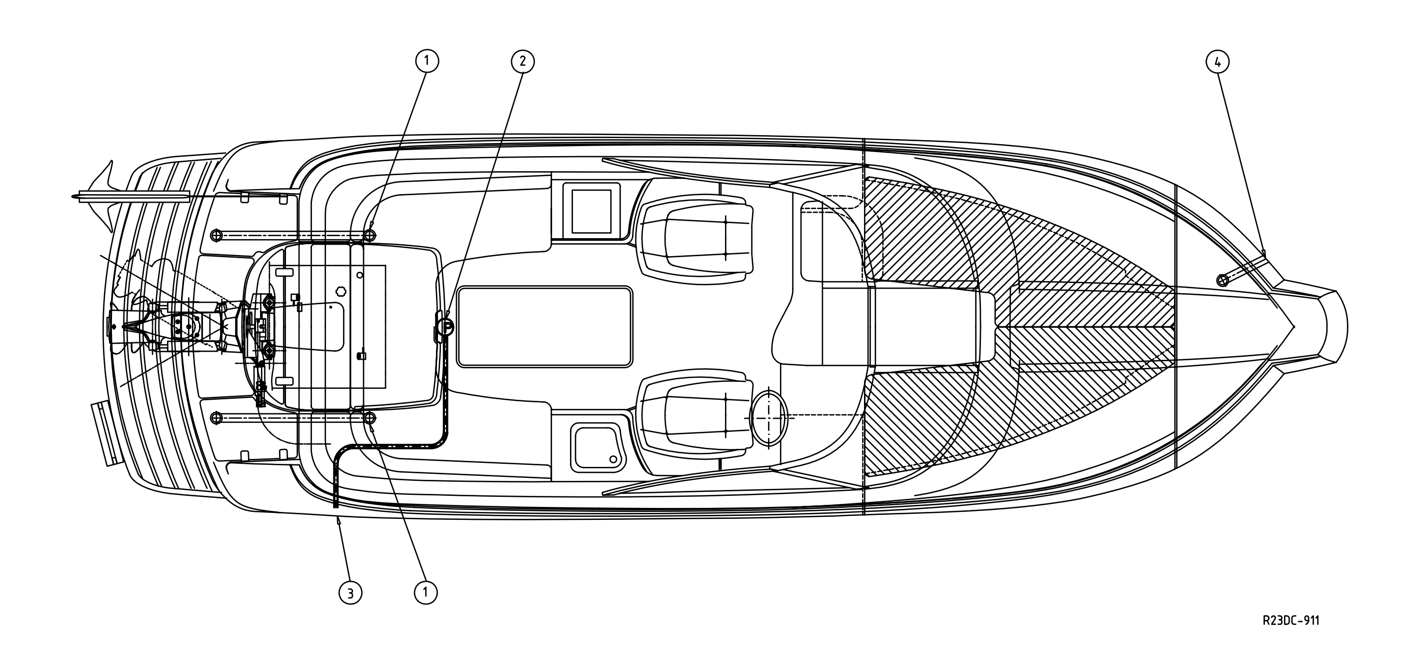
Ryds 23 WA



1. Kannen vedenpoisto
2. Sähköpilssipumppu (38 l/min, 1,0 m nousta suorituskyky)
3. Sähköpilssipumppu poistoliitäntä
4. Ankkurikotelon tyhjennys

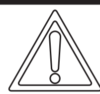
1. Dekafvoer
2. Elektrische lenspomp (38 l/min, 1,0 m het opheffen capaciteit)
3. Uitlaat elektrische lenspomp
4. Afvoer ankerbak

Ryds 23 DC



1. Kannen vedenpoisto
2. Sähköpilssipumppu (38 l/min, 1,0 m nousta suorituskyky)
3. Sähköpilssipumppu poistoliitäntä
4. Ankkurikotelon tyhjennys

1. Dekafvoer
2. Elektrische lenspomp (38 l/min, 1,0 m het opheffen capaciteit)
3. Uitlaat elektrische lenspomp
4. Afvoer ankerbak



Huom!

Vältä saastumista! Sähköiset tyhjennyspumput ovat sijoitettu siten, että veden saastuttaminen vahingossa öljypäästön takia on minimoitu. Omistajan tulisi tarkistaa pilssivesi säännöllisesti vieraiden aineiden, kuten öljyn, dieselin, glykoli jne. ja välttää näin on päätetty pilssipumppu. Jos pilssiveden sisältää ympäristölle haitallisia aineita, se on hävitettävä nimetyissä keräyspisteisiin maissa.

Pilssivesi sisältävät haitallisia aineita ei missään tapauksessa voida pumpata mereen.

Veneeseen on asennettu sähkötoimisia pilssipumppuja.

Moottoritilan sähköpumppu käynnistyy automaattisesti, jos moottoritilan vedenpinta nousee hälytysrajan yläpuolelle.

Pumppua voidaan ohjata myös käsin kojetaulusta. Tarkastakaa ennen pumpun käynnistämistä käsin, ettei pilssivedessä ole öljyä.

Tarkastakaa pilssipumppujen toiminta säännöllisesti. Puhdistakaa tuloliitännät roskista.

Pilssijärjestelmän kokonaiskapasiteettia ei ole tarkoitettu veneen tyhjentämiseen mahdollisessa runkohaverissa.

HUOM. Pumppuja ei saa käyttää kuivana pitkää aikaa.

Controleer de werking van de lenspompen regelmatig. Verwijder rommel uit de inlaten.

De totale capaciteit van het lenssysteem is er niet op berekend om het schip bij beschadiging van de romp leeg te pompen.

Let op: De pompen mogen niet gedurende langere tijd drooglopen.

Bilgewater die schadelijke stoffen bevatten worden onder geen beding overboord worden gepompt.

Elektrische pompen zijn o.a. te vinden in de motorruimte. Hier is een elektrische dompelpomp geplaatst, die automatisch start als het peil in de motorruimte boven het alarmniveau komt.

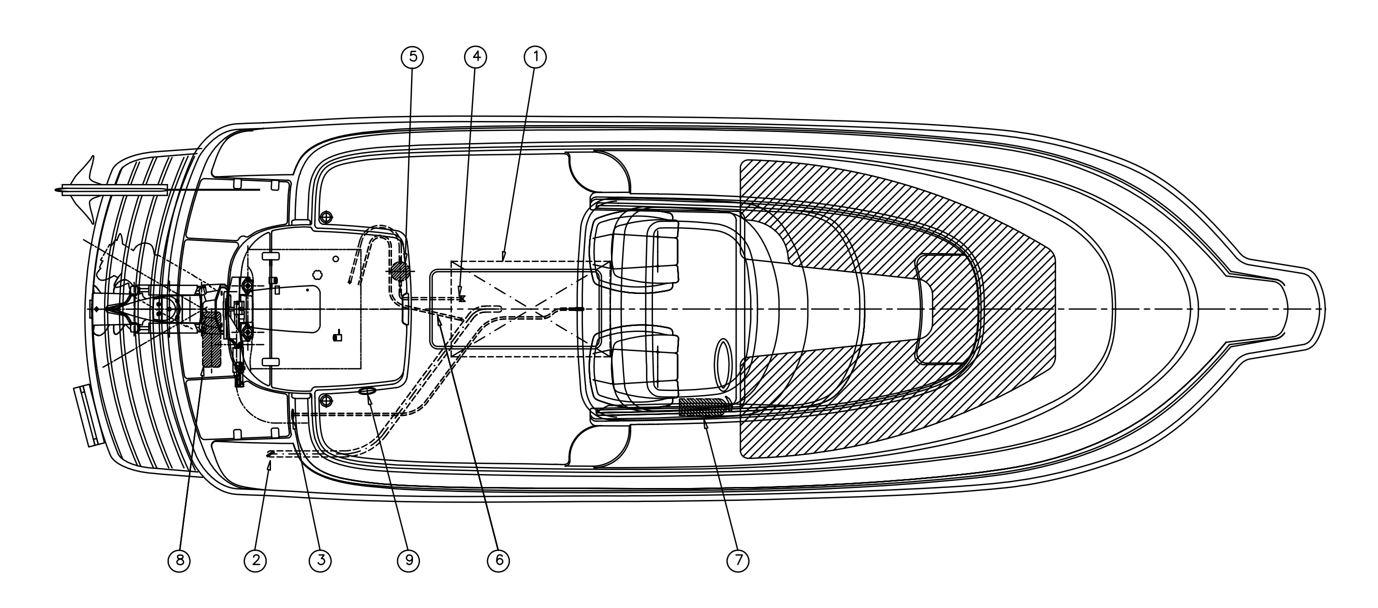
De pompen kunnen ook met de hand worden gestart via het hoofdpaneel. Alvorens de pomp te beginnen manueel, controleer dat er geen olie in het ruimwater is.

Controleer de werking van de lenspompen regelmatig. Verwijder rommel uit de inlaten.

De totale capaciteit van het lenssysteem is er niet op berekend om het schip bij beschadiging van de romp leeg te pompen.

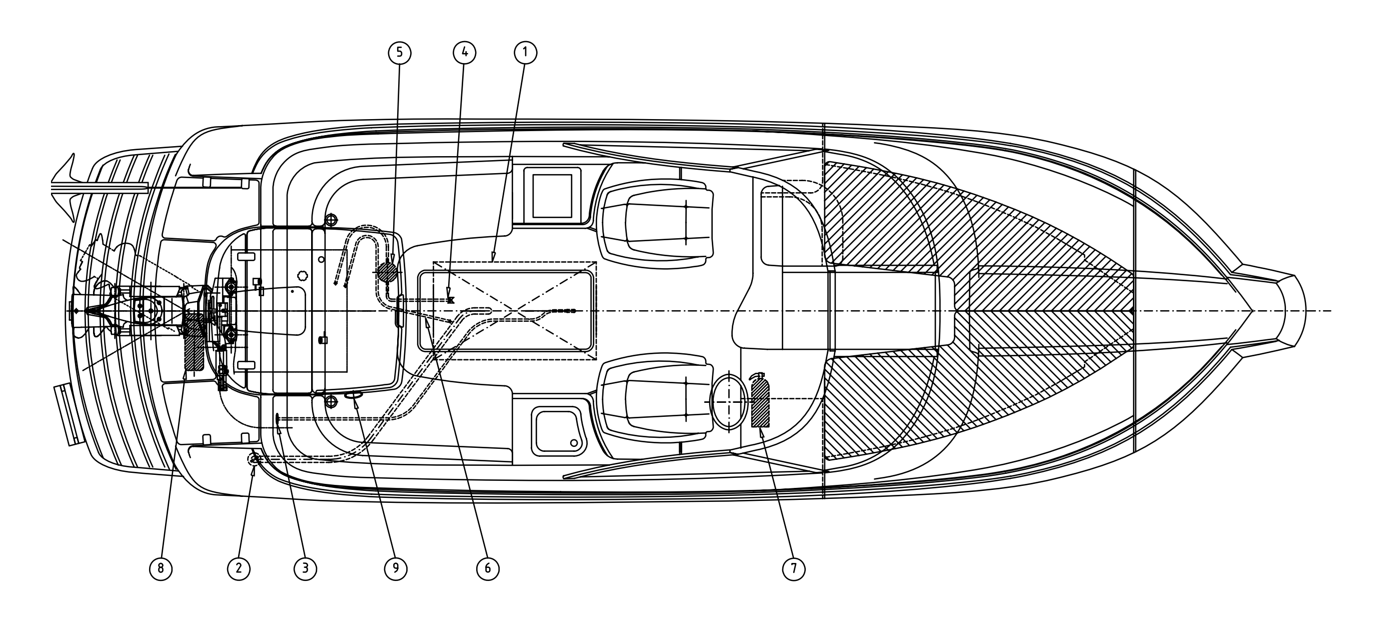
Let op: De pompen mogen niet gedurende langere tijd drooglopen.

Ryds 23 WA



1. Polttoainetankki	1. Brandstoftank
2. Polttoaineen täyttö	2. Vulopening brandstof
3. Polttoainetankin tuuletus	3. Ventilator brandstoftank
4. Polttoainehana	4. Brandstofkran
5. Polttoainesuodatin, diesel	5. Brandstoffilter, diesel
6. Polttoaineen paluujohto (Diesel)	6. Terugkeerleiding, brandstof (Diesel)
7. Käsisammutin (Jauhe, 1,97 kg)	7. Handblusser (Poeder, 1,97 kg)
8. Automaattinen sammutusjärjestelmä	8. Automatische brandblusser
9. Fireport (Tuliportti)	9. Fireport

Ryds 23 DC



1. Polttoainetankki
2. Polttoaineen täyttö
3. Polttoainetankin tuuletus
4. Polttoainehana
5. Polttoainesuodatin
6. Polttoaineen paluujohto (Diesel)
7. Käsisammutin (Jauhe, 1,97 kg)
8. Automaattinen sammutusjärjestelmä
9. Fireport (Tuliportti)

1. Brandstoftank
2. Vulopening brandstof
3. Ventilator brandstoftank
4. Brandstofkran
5. Brandstoffilter
6. Terugkeerleiding, brandstof (Diesel)
7. Handblusser (Poeder, 1,97 kg)
8. Automatische brandblusser
9. Fireport

Palontorjunta

Rydsenne on varustettu jauhesammuttimella sekä kiinteästi asennetulla automaattisella sammutusjärjestelmällä.

Brandbeveiliging

Uw Ryds is voorzien van poederblussers en een vaste, automatische blusinstallatie.



Huom!

Älkää koskaan
- Estäkö pääsyä poistumisteille ja hätäuloskäynneille
- Estäkö pääsyä turvallisuuslaitteille kuten polttoaineventtiileille, päävirtakytkimelle
- Estäkö pääsyä näkyvissä tai suojassa oleville sammuttimille
- Jättäkö venettä ilman valvontaa, kun liesi tai lämmitin on toiminnassa
- Muuttako veneen järjestelmiä (erityisesti sähkö-, polttoaine- ja kaasujärjestelmiä)
- Tankatko polttoainetta tai vaihtako kaasusäiliötä, kun moottorit ovat käynnissä.
- Tupakoiko, kun käsittelette polttoainetta tai kaasua.

Nooit
- vluchtwegen en nooduitgangen blokkeren
- veiligheidsinstallaties zoals brandstofkleppen, hoofdschakelaars, blokkeren
- brandblussers blokkeren, zowel zichtbaar als niet zichtbaar
- het schip zonder toezicht achterlaten als kooktoestel of verwarming aan zijn
- systemen (met name brandstof- of gassystemen) van het schip aanpassen
- brandstof tanken of gasfles verwisselen met draaiende motor
- roken als u met brandstof of gas werkt.



Tiedoksi

Veneen omistajan/käyttäjän velvollisuus on huolehtia siitä:
- että palontorjuntavälineet tarkastetaan säännöllisesti niille ilmoitettujen tarkastusvälien mukaisesti
- että vanhentuneet varusteet korvataan välittömästi vastaavilla tai paremmilla varusteilla
- että miehistöä ja matkustajia informoidaan palontorjuntavälineiden sijainnista ja käytöstä, ja poistumisteiden ja hätäuloskäyntien sijainnista
- että palontorjuntavälineet ovat aina käytettävissä veneessä.

Het is de verantwoordelijkheid van de eigenaar/gebruiker erop toe te zien dat:
- de brandblusmiddelen regelmatig wordt gecontroleerd conform de voor de uitrusting geldende intervallen.
- gebruikte brandblusmiddelen of blusmiddelen die de vervaldatum zijn gepasseerd direct door gelijkwaardige of betere blusmiddelen worden vervangen.
- bemanning en gasten worden geïnformeerd over plaatsing en gebruik van brandblusmiddelen en plaatsing van vluchtwegen en nooduitgangen.
- de brandblusmiddelen altijd toegankelijk zijn als het schip is verlaten.

Moottoritilan palontorjunta

Moottoritilassa on kiinteä palonsammutusjärjestelmä, joka toimii automaattisesti. Kiinteä järjestelmä on asennettu moottoritilaan.

Toimenpiteet moottoritilan palossa

- Pysäyttäkää päämoottorit.
- Sulkekaa moottorin/moottoreiden polttoainehanat.
- Varmistakaa, onko tulipalo syttynyt ja ettei kukaan oleskele moottoritilassa.

Brandbestrijding in de motorruimte

De motorruimte heeft een vast brandblussysteem dat automatisch wordt geactiveerd. Het vaste systeem zit in de motorruimte.

Wat te doen bij brand in de motorruimte

• Stop de hoofdmotoren.
• Sluit de brandstofkranen naar de motor(en).
• Controleer of er werkelijk brand is en of zich niemand in de motorruimte bevindt.



VAROITUS VAARA

Toimenpiteet sammutuksen jälkeen

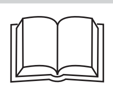
- Odottakaa ennen moottoriluukkujen avaamista, että olette saanut täyden varmuuden palon sammumisesta.
- Tuulettakaa moottoritila kunnolla palon jälkeen avaamalla moottoritilan luukut ennen tilaan menemistä.
- Avatkaa ovet ja ikkunat ilmanvaihdon tehostamiseksi.
- Varmistakaa, että sammutusvarusteet täytetään uudelleen tai korvataan uusilla sammutuksen jälkeen.

Wat te doen na het blussen van de brand

• Wacht tot u zeker weet dat de brand is geblust, voordat de motorluiken worden geopend.
• Lucht de motorruimte goed na brand en open de motorluiken voordat de kamer wordt betreden.
• Open deuren en ramen voor een betere ventilatie.
• Let op dat de brandblusmiddelen na bluswerkzaamheden weer worden bijgevuld of vervangen.

Kussakin moottorissa on erillinen polttoainejärjestelmä ja imujohdossa ylimääräinen polttoainesuodatin. Ylimääräinen polttoainesuodatin on vedenerottimen tyyppinen ja sen pohjassa on tyhjennyshana.

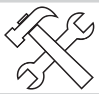
De motor heeft een eigen brandstofsysteem en extra brandstoffilter in de inlaatleiding.
Het extra brandstoffilter is tevens een waterscheider met een afvoerkraan in de bodem.



Lukekaa valmistajan käsikirja

Katsokaa moottorin polttoainejärjestelmän hoito- ja kunnossapito-ohjeet moottorin ohjekirjasta.

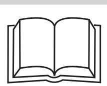
Zie het instructieboek van de motor voor de service en het onderhoud van het brandstofsysteem van de motor.



Käsittely

Ennen tiikkikannella varustetun veneen tankkausta on kansi huuhdottava vedellä. Silloin mahdollinen ylivuotanut polttoaine jää veden pinnalle eikä imeydy puuhun. Moottorin ruiskutusjärjestelmään pääsevä vesi voi nopeasti aiheuttaa korroosiovaurioita ruiskutuspumpun tarkkuusosiin. Ottakaa sen vuoksi tavaksi tarkastaa säännöllisesti, onko ylimääräisessä polttoainesuodattimessa vettä. Valuttakaa aina silloin tällöin pieni määrä polttoainetta (varokaa polttoaineroiskeita) sopivaan astiaan ja tarkastakaa, ettei siinä ole kondenssivettä. Jos suodattimessa on vettä, jatkakaa tyhjennystä, kunnes astiaan tulee vain puhdasta polttoainetta. Dieselmoottorin polttoainejärjestelmään tulee herkästi toimintahäiriöitä, jossa polttoaineessa on ilmakuplia. Täyttäkää aina tankit, ennen kuin polttoaine on päässyt kokonaan loppumaan. Jos järjestelmä on käytetty tyhjäksi, sille on suoritettava ilmanpoisto, ennen kuin moottori voidaan käynnistää uudelleen.

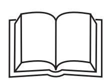
Bij het voltanken van een schip met een teakdek moet het dek voor het tanken met water worden gespoeld. Eventuele gemorste brandstof blijft dan namelijk op het water liggen en trekt niet in het hout.
Water in het inspuitsysteem van de motor kan er in korte tijd toe leiden dat de precisieonderdelen van de inspuitpompen corroderen. Maak er dan ook een gewoonte van regelmatig te controleren of er water in het extra brandstoffilter zit. Tap af en toe een beetje brandstof af (let op: mors geen brandstof) in een daarvoor bestemde houder en controleer of er geen condenswater in zit. Als er water in het filter zit, moet net zolang brandstof worden afgetapt tot er alleen nog maar zuivere brandstof uitkomt.
Het brandstofsysteem van een dieselmotor is gevoelig voor luchtbellen in de brandstof. Vaar de tanks nooit helemaal leeg, maar tank voordat de brandstof op is. Als het systeem is leeggevaren, moet het eerst worden ontlucht, voordat de motor opnieuw kan worden gestart.



Lukekaa valmistajan käsikirja

Katsokaa polttoainejärjestelmän ilmanpoisto-ohjeet moottorivalmistajan ohjekirjasta.

Zie voor het ontluchten van het brandstofsysteem het instructieboek van de fabrikant.



Lukekaa valmistajan käsikirja

Katsokaa moottorin jäähdytysjärjestelmän hoito-ohjeet moottorin ohjekirjasta.

Zie het instructieboek van de motor voor het onderhoud van het motorkoelsysteem.



Tiedoksi

Pakokaasujärjestelmä

Moottorit on varustettu vesijäähdytteisillä pakokaasuputkilla, mikä tarkoittaa, että jäähdytysvettä sekoitetaan pakokaasuihin pakoäänien vaimentamiseksi ja pakoputken jäähdyttämiseksi. Pakokaasut johdetaan pois veneen alla olevan pakoaukon kautta.

Uitlaatgassysteem

De motoren hebben watergekoelde gebogen uitlaatstukken, waarin het koelwater wordt vermengd met de uitlaatgassen. Dit is deels bedoeld om het geluid te dempen en deels om de uitlaatstukken te koelen. De uitlaatgassen worden via de uitlaat onder het schip geleid.

Jäähdytysvesijärjestelmä

Moottorijäähdytys toimii niin, että merivesijärjestelmästä jäähdyttää lämmönvaihtimen kautta moottorin makeavesijärjestelmän (jota ei tule sekoittaa veneen makeavesijärjestelmään).

Koelwatersysteem

De motorkoeling bestaat uit twee systemen. Een buitenboordwatersysteem koelt door middel van een warmtewisselaar het zoetwatersysteem van de motor (niet te verwarren met het systeem voor het drinkwater aan boord).

Merivesijärjestelmä

Moottoreiden jäähdytyshäiriöiden välttämiseksi niissä on merivesisuodattimet (Dieselmoottori). Nämä suodattimet kannattaa tarkastaa säännöllisesti, erityisesti ajettaessa ma-talissa ja liejuisissa vesissä.

Buitenboordwatersysteem

Om storingen in de motorkoeling te voorkomen, wordt het buitenboordwater gefilterd in filters. Het is verstandig de filters regelmatig te controleren, vooral als u ondiepe of modderige wateren passeert.

Makeavesijärjestelmä

Tarkastakaa säännöllisesti moottoreiden jäähdytysnestetaso.
Täyttäkää tarvittaessa seoksella, jossa on 50 % glykolia ja 50 % vettä.
Kun jäätymisvaaraa ei ole, voidaan käyttää ruosteenestoaineen ja veden seosta.

Drinkwatersysteem

Controleer regelmatig het koelvloeistofpeil in de motoren. Vul indien nodig bij met een mengsel van 50% glycol en 50% water. Als er geen kans op vorst is, kan het water met een roestwerend middel worden vermengd.



Käsittely

Tarkastakaa, että suodattimen kansi sulkeutuu tiiviisti.

Jos suodatin on avattu puhdistusta varten, on erittäin tärkeää, että kansi suljetaan tiiviisti takaisin paikalleen. Merivesipumppu voi muussa tapauksessa imeä ilmaa, joka pysäyttää vesikierron ja tuhoaa nopeasti pumpun siipipyörän.

Tarkastakaa seuraavalla ta-valla, että suodatinkansi sulkeutuu tii-viisti:
1. Käynnistäkää yksi moottori ja pitäkää kättä merivesipumpun päällä. Jos pumppu kuumenee 5-10 sekunnissa, se käy kuivana.
2. Pysäyttäkää moottori välittömästi ja tiivistäkää ilmavuoto.
3. Toistakaa koe.

Jos merivesipumpun tai jäähdytysnestepumpun siipipyörä on rikkoontunut, on jäähdytysjärjestelmään voinut imeytyä kumipaloja. Jos siipipyörä täytyy vaihtaa, on siis kaikki vanhan siipipyörän jäänteet poistettava huolellisesti järjestelmästä. Kootkaa löydetyistä kappaleista palapeli nähdäksenne, ettei yhtään palaa puutu. Älkää unohtako lämminvesivaraa-jaa ja defrosteria. Järjestelmään jäänyt irtopala voi vaurioittaa nopeasti uutta siipipyörää, tai heikentää jäähdytysveden kiertoa, mikä nostaa moottorin lämpötilaa.

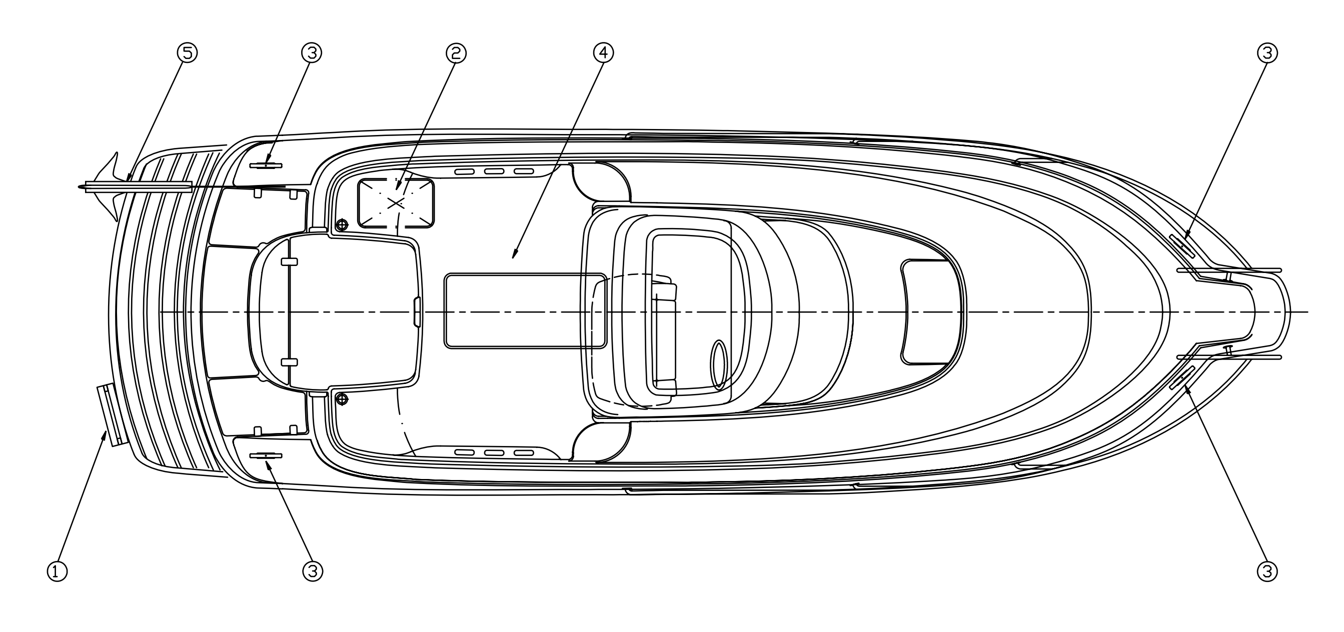
Filter

Als het filter is geopend om te worden gereinigd, is het van groot belang dat het deksel weer goed sluit.
De pomp voor het buitenboordwater kan anders lucht inzuigen, wat de watercirculatie stopt en de pomprotor in korte tijd onherstelbaar beschadigd.

Controleer als volgt of het filterdeksel goed afsluit:
1. Start een motor en houd uw hand op de pomp voor het buitenboordwater. Als de pomp binnen 5–10 sec. warm wordt, draait deze droog.
2. Schakel in dat geval de motor onmiddellijk uit en dicht het luchtlek.
3. Voer de test opnieuw uit.

Als de rotor van de pomp voor het buitenboordwater of het koelwater kapot is gegaan, moet u er op rekenen dat rubberen deeltjes in het koelsysteem kunnen zijn gezogen. Bij het vervangen van de rotor is het van belang ALLE oude rotorresten uit het systeem te verwijderen. Puzzel de rotor in elkaar om te zien of er geen deeltjes ontbreken. Rotorresten in het systeem kunnen de nieuwe rotor in korte tijd beschadigen of tot een slechte koelwatercirculatie leiden wat op zijn beurt tot een hogere motortemperatuur leidt.

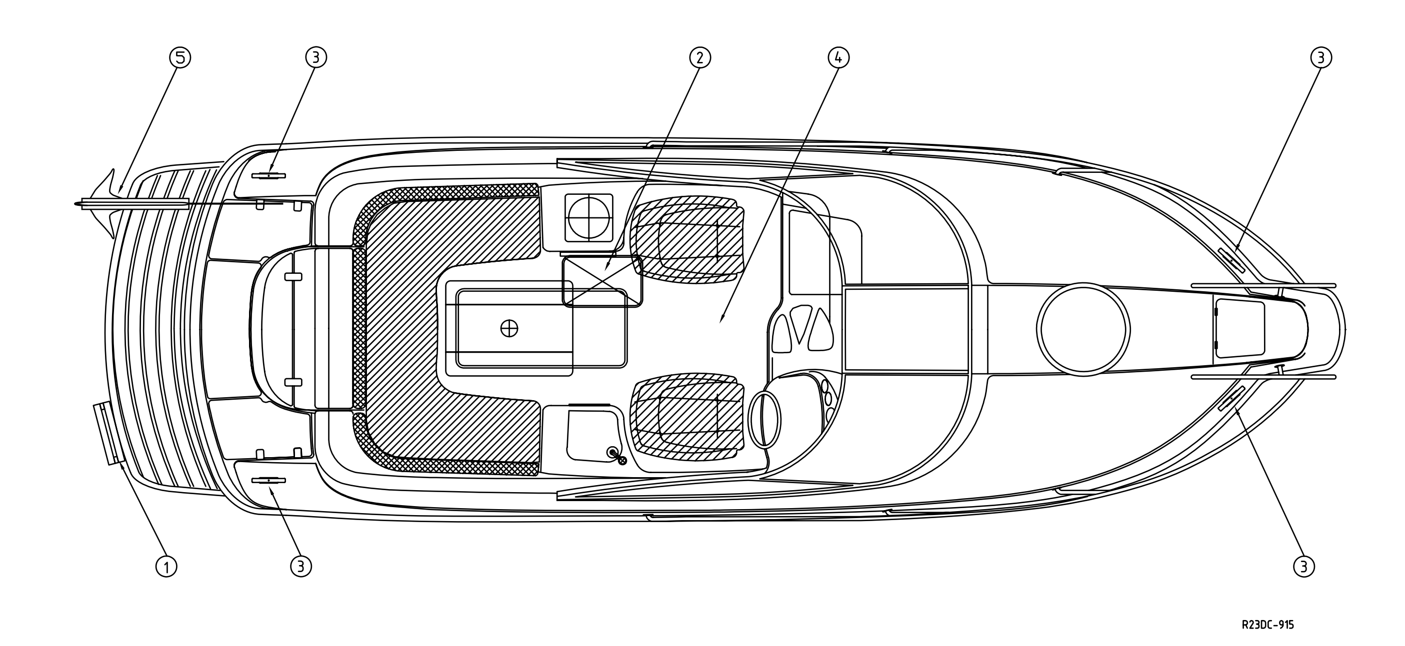
Ryds 23 WA



1. Pelastustikkaat
2. Pelastuslautan paikka
3. Kiinnityspollari (4 kpl). Murtokuorma 54 kN
4. Työkannen pinta-ala 3,8 m^2

1. Reddingstrap
2. Ruimte voor reddingsvlot
3. Verhaalklampen (4 st.). Breekkracht 54 kN
4. Oppervlakte werkdek 3,8 m^2

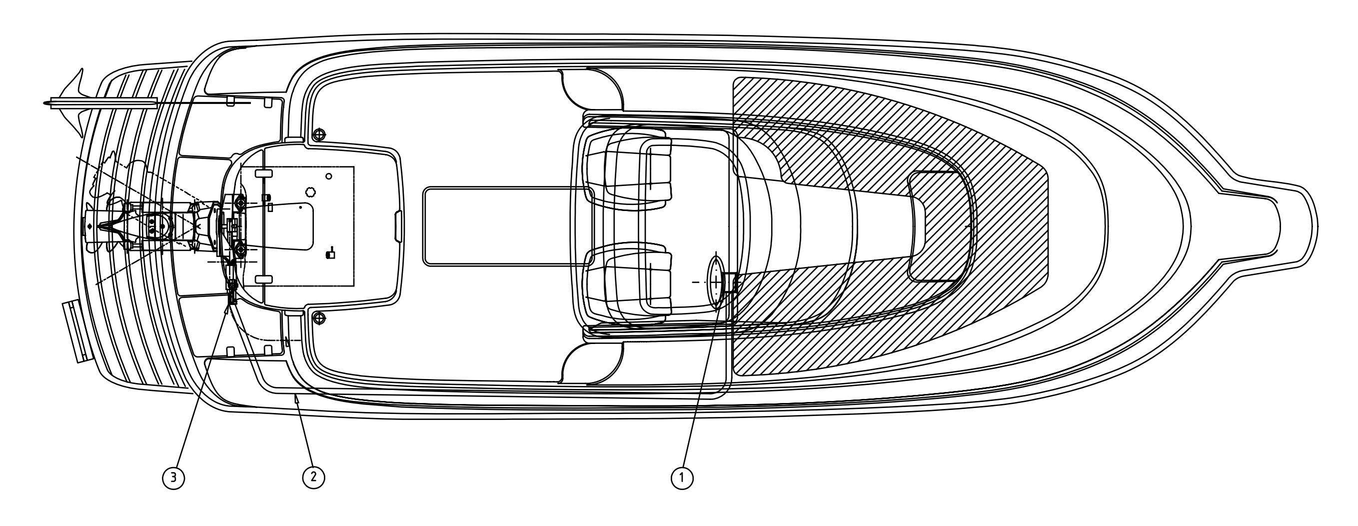
Ryds 23 DC



1. Pelastustikkaat
2. Pelastuslautan paikka
3. Kiinnityspollari (4 kpl). Murtokuorma 54 kN.
4. Työkannen pinta-ala 2,6 m^2

1. Reddingstrap
2. Ruimte voor reddingsvlot
3. Verhaalklampen (4 st.). Breekkracht 54 kN
4. Oppervlakte werkdek 2,6 m^2

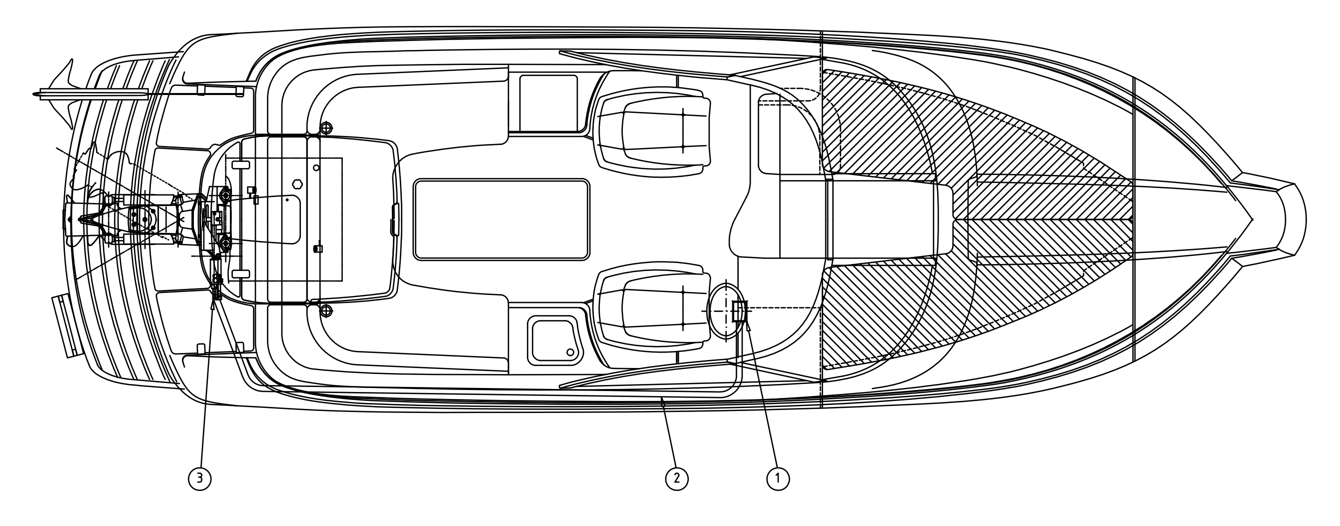
Ryds 23 WA



1. Ratti
2. Ohjausvaijeri
3. Ohjausmäntä

1. Stuurwiel
2. Stuurkabel
3. Stuurcilinder

Ryds 23 DC



1. Ratti	1. Stuurwiel
2. Ohjausvaijeri	2. Stuurkabel
3. Ohjausmäntä	3. Stuurcilinder

Öljytason tarkastus ja öljyn täyttö

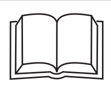
Koska ohjauksen toimivuus on turvallisuuskysymys, on pumpun öljytaso tarkastettava ennen vesille lähtöä.

Ohjauslaitteiston hydrauliöljy täytetään ohjauspumpun öljyntäyttöaukosta. Öljytason on oltava noin 10 mm täyttöaukon tason alapuolella. Ohjausjärjestelmän öljysuositus:

Olie controleren en bijvullen

Aangezien het voor uw veiligheid van belang is dat de besturing werkt, moet u regelmatig het oliepeil in de pomp controleren voor u losgooit.

De hydraulische olie voor de besturing wordt bijgevuld via de vulplug in de stuurpomp. Het oliepeil moet ca. 10 mm onder de vulopening staan. Aangeraden olie voor het stuursysteem: Lees de handleiding van de fabrikant



Lukekaa valmistajan käsikirja



Tiedoksi

Huomioikaa!
Täyttötulpat ovat erityyppiset: ylempi (ohjaussillalla) on tuulettuva, alempi (kansisalongissa) tiivis.
Näitä tulppia ei saa sekoittaa keskenään.

Let op
De vulpluggen zijn verschillend van type: de bovenste (op de flybridge) is geventileerd en de onderste (in de deksalon) is dicht. De pluggen mogen niet worden verwisseld.

Ohjauksen kunnossapito

Tarkastakaa liittimet, kiinnitykset ja laakerit. Katsokaa ohjausjärjestelmän kunnossapito-ohjeet valmistajan ohjekirjasta.

Onderhoud besturing

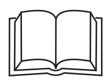
Controleer koppelingen, bevestigingen en lagers.
Zie het instructieboek van de fabrikant voor het onderhoud van het stuursysteem.



Kevätvalmistelut

Tarkastakaa ohjaus ennen vesillelaskua.

Controleer het stuursysteem voor het tewaterlaten.



Lukekaa valmistajan käsikirja

Ohjauksen muut kunnossapito-ohjeet on annettu valmistajan ohjekirjassa.

Zie instructieboek van de fabrikant voor het overige onderhoud van de besturing.

Hyvä veneilytapa



Huom!

Moottoriveneen kuljettaminen merkitsee vastuuta ei vain veneessä olijoista, vaan kaikista, joita vesillä kohtaamme. Muiden huomioon ottaminen tekee veneilystä viihtyisää. Kaikilla on samat oikeudet merielämään riippumatta siitä, millaisella aluksella he kulkevat.

Veneeseen vaikuttavat fysikaaliset voimat poikkeavat suuresti esimerkiksi autoon vaikuttavista voimista, samoin mahdollisuudet vaikuttaa sen ajo-ominaisuuksiin. Voitte vaikuttaa veneen kulkuun ja veneessä olijoiden mukavuuteen lähinnä sovittamalla nopeuden merenkäynnin mukaan sekä käyttämällä järkevästi trimmitasoja. Liu'ussa oleva vene kulkee maksiminopeudella lähes vaakasuorassa vedenpinnalla, mutta nopeutta alennettaessa trimmikulma kasvaa ja liukukynnys saavutettaessa keula nousee erittäin korkealle. Tämä on täysin normaalia ja edellytys hyvälle suorituskyvylle.
Myötäaallokossa ajettaessa on molempien trimmitasojen aina olevat täysin ylöskäännettyinä. Tämä sen vuoksi, että veneillä on taipumus "sukeltaa" voimakkaassa myötäaallokossa, mikä voi johtaa hallitsemattomiin jarrutuksiin. Sen vuoksi veneen keula on pidettävä korkealla myötäaallokossa.

Tiedot säästä ja tuulesta

- Huomioikaa sää- ja tuuliolosuhteet.
- Huomioikaa vallitsevat olosuhteet ja käyttäkää niitä hyväksi.
- Kuunnelkaa aina pitemmän ajanjakson sääennusteet, kun olette lähdössä pitkälle matkalle.
- Huolehtikaa aina siitä, että tankeissa on riittävän paljon polttoainetta ja makeaa vettä.

Etiquette op het water

Een motorboot besturen houdt een verantwoordelijkheid in. Dat geldt niet alleen voor de mensen aan boord, maar ook voor passanten. Rekening houden met elkaar zorgt voor een prettige sfeer op het water. Iedereen heeft recht op watersport, ongeacht het vaartuig waarin wordt gevaren.

Een schip voldoet aan geheel andere natuurkundige wetten dan bijvoorbeeld een auto en u hebt heel andere mogelijkheden om de vaareigenschappen te beïnvloeden. De vaart van een schip en het comfort aan boord wordt primair beïnvloed door de snelheid aan te passen aan de geldende omstandigheden op het water en een slim gebruik van de trimplaat. Een schip in plané ligt bij maximale snelheid vrijwel horizontaal in het water, maar naarmate gas wordt teruggenomen neemt de trimhoek toe en als het schip op het punt van planeren komt, zal de boeg zeer steil omhoog wijzen. Dit is volkomen normaal en een voorwaarde voor goede prestaties.

Bij een voordewindse koers moeten de beide trimplaten volledig ingeklapt zijn. Boten hebben namelijk de neiging om bij sterke meewind in de golven te “duiken” wat tot oncontroleerbaar remmen leidt. Bij meewind moet het schip altijd met een steile boeg varen.

Kennis over weer en wind

- Toon respect voor weer en wind.
- Let op en onthoud situaties die later tot hulp kunnen zijn.
- Luister altijd naar de langetermijnvoorspellingen bij het uitzetten van langere tochten.
- Zorg altijd voor voldoende brandstof en drinkwater in de tanks.

Ennen lähtö

Huviveneiden ohjailussa on otettava huomioon seuraavat tärkeät seikat:
- Potkureiden pyörimissuunta ja sen vaikutus veneen ohjailuun
- Ajaminen kovassa merenkäynnissä
- Vauhtipotentiaali

Ennen satamasta poistumista on tärkeää, että vene ja sen varusteet ovat merikelpoisessa kunnossa. Pitäkää moottoritila aina suljettuna käynnistyksen aikana.
- Moottoritilaan ei saa mennä, kun moottorit ovat käynnissä.
- Älkää koskaan astuko uimaportaille, kun moottori on käynnissä.
- Pysäyttäkää moottori ohjauksen ja potkurin tarkastuksen ajaksi.
- Varmistakaa ennen liikkeelle lähtöä, ettei uimaportaita ole laskettu veteen.
- Varmistakaa ennen käynnistystä, että ohjaus on oikeassa asennossa.

Ennen kuin nostatte ankkurin, harkitkaa paras tapa irrottautua laiturista. Mistäpäin tuulee? Keulapotkurilla on helppo kääntää keula ja käyttää sen jälkeen takapotkuria.

Voor vertrek

Belangrijke factoren voor basiskennis over het varen met plezierjachten is kennis over:
• Draairichting van de schroef en invloed ervan op de besturing van het schip
• Varen bij zware zeegang
• Potentiële snelheid

Voordat u de haven verlaat, moet worden gecontroleerd of schip en uitrusting zeewaardig zijn.
• Sluit de motorruimte altijd bij het starten.
• De motorruimte mag niet worden betreden als de motoren draaien.
• Gebruik het zwemtrapje nooit als de motoren draaien.
• Stop de motor als roer en schroef worden geïnspecteerd.
• Let op dat het zwemtrapje is opgeklapt als met het schip wordt gevaren.
• Let op dat het roer de goede kant op wijst voor u start.

Bedenk voor het losgooien hoe u het best van de steiger kunt wegvaren. Waar komt de wind vandaan? Met de boegschroef kunt u de boeg eenvoudig wegsturen, waarna u de schroef kunt inschakelen.

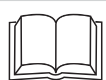
Moottorin käynnistys

Motor starten


VAROITUS VAARA

Jos veneenne on varustettu bensiinimoottorilla, moottoritilan tuuletinta tulee käyttää neljä minuuttia ennen moottorin käynnistämistä.

Als uw schip een benzinemotor heeft, moet de motorruimteventilator vier minuten draaien voor de motor wordt gestart.


Lukekaa valmistajan käsikirja

Katsokaa muut ohjeet moottorivalmistajan ohjekirjasta.

1. Asettakaa säädin vapaalle.
2. Käynnistäkää moottori virta-avainta kääntämällä. Tarkastakaa, että varoitusvalot ovat sammuneet ja että öljynpainemittari ja volttimittari näyttävät normaaleja arvoja.
3. Käyttäkää moottori lämpimäksi tyhjäkäynnillä. Älkää koskaan ryntäyttäkö kylmää moottoria.

Irrottautua (laiturista)

Jos veneessä on kaksi moottoria, on laiturista helppo irrottautua käyttämällä lähimpänä laituria olevaa moottoria tyhjäkäynnillä taakse ja toista moottoria tyhjäkäynnillä eteen. Peräsimen ja vetolaitteen on oltava vapaalla. Vene kääntyy laiturista peruuttamalla. Koska keula osuu laituriin, on tärkeää suojata se kunnollisilla lepuuttimilla.

Yhdellä moottorilla ohjailu voi olla hieman vaikeampaa, jos tuuli painaa venettä voimakkaasti laituria vasten. Silloin perä on saatava irtoamaan laiturista "springin" avulla. Suojatkaa keula lepuuttimilla hyvin laiturin puolelta. Vetäkää köydenpää keulasta pollarin tai knaapin ympärille niin, että sen saa helposti irti. Siirtäkää vaihde tyhjäkäynnille eteen ja kääntäkää peräsintä niin, että perä liukuu irti laiturista. Kun vene on saavuttanut sellaisen aseman, että sen voi peruuttaa turvallisesti ulos, löysätkää ja irrottakaa keulaköysi, kääntäkää peräsin nopeasti keskelle ja vaihtakaa peruutusvaihteelle. Kerätkää kaikki köydet ja lepuuttimet vielä, kun olette suojaisilla vesillä.

Ankkurin nosto

Zie het instructieboek van de fabrikant voor verdere aanwijzingen.

1. Zet de gashendel in de vrij.
2. Start de motor door de sleutel om te draaien. Controleer of de waarschuwingslampjes uitgaan en de oliedrukmeter en spanningsmeter normale waarden tonen.
3. Draai de motor stationair warm. Geef nooit volgas met een koude motor.

Afvaren

Met twee motoren kunt u eenvoudig van een steiger afvaren door de motor aan de steigerkant stationair achteruit te laten draaien en de andere motor stationair vooruit te laten draaien. Het roer moet in de neutrale stand staan. Het achterschip zal van de steiger wegdraaien. Aangezien het voorschip naar de steiger toe zal draaien, is het van belang een goede stootwil te gebruiken.

Met één motor is afvaren van lagerwal (wind drukt het schip tegen de steiger) moeilijker. In dat geval moet het achterschip met behulp van een spring van de steiger worden gedraaid. Gebruik een goede stootwil tussen boeg en steiger. Beleg een lijn van de boeg rond een bolder of klamp, zodat deze makkelijk is los te maken. Schakel stationair vooruit in en draai het roer zo, dat het achterschip van de steiger wegdraait. Als het schip voldoende van de steiger is weggedraaid om veilig achteruit te kunnen varen, schakelt u de vrij in, maakt u de spring los, draait u snel het roer om en schakelt u de achteruit in. Haal alle lijnen en stootwillen binnen zolang u zich nog in beschut vaarwater bevindt.

Ankerop gaan

1. Käynnistäkää moottorit.
2. Höllentäkää ankkuriketjua lyhyellä peruutuspotkulla.
3. Nostakaa ankkuri. Jos epäilette, että ankkuri on juuttunut kiinni, keskeyttäkää nosto ja irrottakaa ankkuri moottorin voimalla (peruuttamalla).
4. Älkää ajako venettä eteenpäin, ennen kuin ankkuri on tullut näkyviin.
5. Kun ankkuri on noussut vedestä, varmistakaa, että se on ehtinyt kääntyä oikeinpäin ennen ylösottamista.
6. Lukitkaa ankkuri paikalleen turvaketjulla.

1. Start de motoren.
2. Laat het schip kort achteruit varen om de ankerketting te lossen.
3. Haal het anker op. Als u vermoedt dat het anker vastzit, breekt u het anker ophalen af en trekt u het anker met motorkracht (achteruit) los.
4. Vaar niet eerder vooruit dan dat het anker boven water is.
5. Controleer als het anker boven water komt of het in de juiste stand is gedraaid om verder aan boord te worden gehaald.
6. Borg het anker tenslotte met de veiligheidsketting.

Potkurin

Potkuriin tarttunut köysi tekee veneestä ohjauskyvyttömän.

Oikeakätinen potkuri pyörii myötäpäivään ja vasenkätinen vastapäivään perästä katsottuna. Potkurin pyörimissuunta on ohjailun kannalta ratkaiseva tekijä. Oikeakätinen potkuri painaa veneen perää oikealle veneen kulkiessa eteenpäin ja vasemmalle veneen peruuttaessa.

Potkurin pyörimissuunta vaikuttaa myös suuressa määrin kääntösäteeseen. Oikeakätisen potkurin kääntösäde on pienempi vasemmalle kuin oikealle. Tätä nimitetään potkurin lapavaikutukseksi.

Potkureissanne on suuri työntövoima, joka aikaansaa voimakkaan kiihtyvyyden. Huomioikaa tämä niin, ettei vaarallisia tilanteita pääse syntymään.

Aandrijving

Een lijn in de schroef maakt een schip volledig onbestuurbaar.

Een rechtsdraaiende schroef draait van achteren gezien met de klok mee. Een linksdraaiende schroef draait tegen de klok in. De draairichting van de schroef is doorslaggevend voor het manoeuvreren. Een rechtsdraaiende schroef drukt het achterschip bij vooruitvaren naar stuurboord en bij achteruitvaren naar bakboord.

De draairichting van de schroef beïnvloedt ook in grote mate de draaicirkel van het schip. Een schip met een rechtsdraaiende schroef heeft over bakboord een kleinere draaicirkel dan over stuurboord. Dit wordt ook wel het “wieleffect” genoemd.

Let op dat de schroeven van uw schip een grote drukkracht hebben en een grote versnelling geven. Houd hier rekening mee om gevaarlijke situaties te voorkomen.

Vauhtipotentiaali

- Opetelkaa tuntemaan veneen vauhtiresurssit.
- Hyödyntäkää niitä voidaksenne ajaa taloudellisesti ja turvallisesti.
- Välttäkää suuria nopeuksia ja samanaikaisia suuria peräsinkulmia peruutettaessa, sillä se kuormittaa voimakkaasti peräsintä ja ohjauslaitteistoa.
- Muistakaa, että teillä on yhtä paljon voimaa perässä kuin keulassa.

Potentiële snelheid

- Leer de potentiële snelheden van uw schip kennen.
- Gebruik deze kennis voor economisch en veilig varen.
- Voorkom achteruitvaren op hoge snelheid met een grote roeruitslag. Hierdoor worden roer en stuurmechanisme enorm belast.
- Denk eraan dat u zowel achteruit als vooruit over evenveel vermogen beschikt.

Trimmitasojen ja powertrimin käyttö

Ryds-vene ei tarvitse trimmitasoja liukuun noustakseen tai toimiakseen suorituskykyisesti. Trimmitasot ovat oikein käytettyinä kuitenkin erinomaisia apuvälineitä. Trimmitasoja tulee käyttää ennen kaikkea kahdessa eri tilanteessa. Niitä tulee käyttää, kun keula halutaan trimmata alas vaikeassa merenkäynnissä ja liukukynnyksen ja marssivauhdin välisissä nopeuksissa sekä voimakkaassa sivutuulessa. Liu'ussa oleva vene kallistuu aina tuulen suuntaan voimakkaassa sivutuulessa. Tämä heikentää veneen meriominaisuuksia, mistä syystä vene tulee pitää mahdollisimman suorassa sivusuunnassa. Painamalla tuulenpuoleinen trimmitaso alas vene pakotetaan takaisin normaaliin kulkuasentoon. Tehkää vain pieniä säätöjä yhdellä kertaa. Jos trimmitasopainiketta pidetään alaspainettuna liian pitkään, veneen hallinta voidaan osittain menettää. Kun keula halutaan painaa alas, käännetään molempia trimmitasoja samaan suuntaan. Käyttäkää ensin molemmat trimmitasot täysin ylös ja sen jälkeen alas lyhyissä jaksoissa, jotta veneen käyttäytyminen pysyy täysin hallinnassanne.

Trimplaat en powertrim gebruiken

Uw Nimbus heeft geen trimplaat nodig om in plané te komen of goed te presteren. Een trimplaat is echter een uitstekend hulpmiddel, mits correct gebruikt. Er zijn eigenlijk twee situaties waarin u de trimplaat dient te gebruiken. De eerste is als de boeg bij zware zeegang omlaag moet worden bijgesteld en de tweede bij snelheden tussen het punt van planeren en de kruissnelheid en sterke zijwind. Een schip in plané helt bij sterke zijwind altijd naar loef. De vaareigenschappen van het schip nemen hierdoor af, zodat u het schip naar opzij altijd zo vlak mogelijk moet houden. Door de trimplaat aan loefzijde omlaag te brengen, wordt het schip weer in de normale stand gedrukt. Denk eraan de plaat in stapjes bij te stellen. Als de trimplaatknop te lang wordt ingedrukt, verliest u deels de controle over het schip. Om de boeg omlaag te brengen, gebruikt u de beide trimplaten parallel. Beweeg de beide trimplaten eerst volledig in en stel de trimplaten dan geleidelijk af, om de volledige controle over de beweging van het schip te houden.

Silmällä

Huomioikaa näkyvyys ohjauspaikalta. Se voi heikentyä olennaisesti seuraavista syistä:
- Veneen trimmikulma
- Trimmitasojen kulma
- Kuorma ja kuorman sijainti
- Nopeus
- Nopea kiihdytys
- Siirtyminen uppoumanopeudelta liukuun
- Merenkäynti
- Sade ja ukkosenilma
- Pimeys ja sumu
- Sisävalaistus pimeässä navigoitaessa
- Verhojen sijoitus
- Henkilöt ja varusteet, jotka voivat peittää kipparin näkyvyyden

Kansainväliset COLREG-säännöt (yhteentörmäämisen ehkäiseminen merillä) vaativat pitämään koko ajan kunnollista tähystystä, ja ottamaan huomioon "väyläoikeus". On tärkeää noudattaa tätä sääntöä.

Ohjailu ahtaissa tiloissa

Ahtaissa tiloissa ohjailtaessa on moottorin käyntinopeus pidettävä mahdollisimman pienenä, jotta manööverit voidaan tehdä rauhallisesti ja turvallisesti. Vaikeissa tuuli- ja virtausolosuhteissa on tarvittaessa pidettävä suurempaa käyntinopeutta moottoritehon hyödyntämiseksi. Silloin on tärkeää, että manööverit tehdään nopeasti ja terävästi, ettei vene esim. ajelehtimisen vuoksi ajaudu vaikeisiin tilanteisiin.

Hyvä sääntö ennen ohjailun aloittamista vaikeissa olosuhteissa on miettiä mahdollisesti eteen tulevat tilanteet, huomioida tuuli ja virtausolosuhteet ja päättää etukäteen tarvittavat ohjausliikkeet. Tärkeää on myös informoida muuta miehistöä, mitä sen pitää tehdä.

Zicht

Denk eraan dat het zicht vanuit de stuurplek onder de volgende omstandigheden flink afneemt:
• Trimhoek van het schip
• Trimplaathoek
• Belading en plaatsing van de lading
• Snelheid
• Snel accelereren
• Overgang naar planeren
• Omstandigheden op het water
• Regen en onweer
• Nacht en mist
• Binnenverlichting bij navigeren in het donker
• Plaatsing van de gordijnen
• Personen en uitrusting in het zicht van de bestuurder

In het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee (COLREG) is bepaald dat altijd goed dient te worden opgelet en geldt het recht en de plicht om koers en snelheid vast te houden. Het is zeer belangrijk deze regel op te volgen.

Manoeuvreren in nauw vaarwater

Bij manoeuvreren in nauw vaarwater moet het motortoerental zo laag mogelijk worden gehouden om rustig en veilig te manoeuvreren. Bij harde wind of stroming kan het nodig zijn om een hoger toerental aan te houden om de kracht van de motor te kunnen benutten. Het is in dat geval zaak snel en duidelijk te manoeuvreren, zodat u door het verlijeren van het schip niet in de problemen raakt.

Het is altijd goed voor aanvang van een manoeuvre bij moeilijke omstandigheden de mogelijke scenario’s, wind en stroming te bekijken en van tevoren te bepalen welke manoeuvre u gaat doen. Het is ook van belang de bemanning te informeren, zodat zij weten wat zij moeten doen.

Ajaminen kovassa merenkäynnissä

Älkää koskaan lähtekö vesille kovassa merenkäynnissä, jos ette ole varmoja siitä, että vene miehistöineen ja matkustajineen kestää sen. Noudattakaa seuraavia yksinkertaisia ohjeita:

- Tehkää valmistelut hyvin.
- Muistakaa kiinnittää irralliset varusteet.
- Myrskyluukkujen on oltava paikallaan kajuutanportaissa.
- Voidaanko kajuutan ovi korvata myrskyluukuilla?
- Pitäkää aina ajoankkuri ja muut hätävarusteet helposti saatavilla.
- Välttäkää hyökyaaltoja, joita muodostuu lähellä maata ja matalikoilla.
- Jos merenkäynti on voimakas, on vauhtia aina hiljennettävä hyvän matkustusviihtyisyyden ylläpitämiseksi. Käyttäkää trimmitasoja ja trimmatkaa keula alas vähentääksenne runkoon kohdistuvia iskuja.

Vasta-aallokossa
Sovittakaa nopeus aallokon mukaan.
Sovittakaa kulma aallokon mukaan.
Välttäkää ajamasta sivuaallokossa.

Myötäaallokossa
Muistakaa pitää keula korkealla myötäaallokossa. Välttäkää puhkomasta aaltoja, pitäkää vauhti hiljaisena. Laskekaa tarvittaessa ajoankkuri hiljentääksenne vauhtia.

Liukuvat veneet voivat olla erityisen alttiita kovassa myötäaallokossa. Perä nousee, peräsin ei tottele, ja vene kääntyy ympäri samalla, kun keula sukeltaa.

Varen bij zware zeegang

Vaar nooit uit bij zware zeegang als u niet zeker weet of schip en bemanning ertegen bestand zijn. Volg onderstaande eenvoudige regels:

- Vaar goed voorbereid uit.
- Denk eraan losse uitrusting goed vast te zetten.
- Plaats stormluiken bij de neergang.
- Kan de deur in de neergang worden vervangen door een stormluik?
- Houd drijfanker en andere nooduitrusting bij de hand.
- Vermijd brekers nabij land en bij ondiepten.
- Bij hoge deining moet de snelheid altijd worden teruggebracht om een naar omstandigheden goed comfort aan boord te houden. Gebruik de trimplaten en trim het voorschip om de klappen op de romp te beperken.

Tegenwindse koers
Pas de snelheid aan de golfhoogte aan.
Pas de vaarhoek aan de golfgrootte aan.
Voorkom dat de golven dwars op de zijkant komen.

Voordewindse koers
Zorg ervoor dat de boeg omhoog wijst bij voordewindse koersen. Forceer de golven niet en houd een lage snelheid aan. Werp indien nodig een drijfanker uit om de snelheid verder terug te brengen.
Een schip in plané is extra kwetsbaar in voordewindse koersen met harde wind. Het achterschip wordt opgetild, het roer reageert niet en het schip draait om, terwijl het voorschip in de diepte duikt.

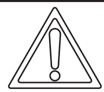


Huom!

Liukuestepintakin voi liukas, kun kansi on kostea.

Herinner dat het antislipafgietsel glad kan zijn om te lopen wanneer het dek nat is.

Hinaus



Huom!

Hinatkaa veneellänne tai hinauttakaa venettänne aina hitaalla nopeudella. Älkää koskaan ylittäkö uppouma-aluksen runkonopeutta hinattaessa.

Hinausköysi on aina kiinnitettävä niin, että se voidaan irrottaa hinauksen aikana.



Huom!

Vastuu

Omistajan/käyttäjän vastuulla on varmistaa, että kiinnitysköydet, hinausköydet, ankkuriketju (t), ankkuriköydet ja ankkuri(t) soveltuvat aluksen käyttötarkoitukseen, ts. köydet tai ketjut eivät ylitä 80 % kyseisen kiinnityskohdan murtolujuudesta.

Omistajan tulee myös ottaa selville hinausköyden turvallinen kiinnitystapa veneeseen.

Slepen

Vaar altijd langzaam bij slepen. Overschrijd de rompsnelheid bij slepen nooit. De sleeplijn moet zodanig aan boord worden belegd, dat deze onder belasting kan worden losgemaakt.

Verantwoordelijkheid
Het is de taak van de eigenaar/gebruiker erop toe te zien dat landvasten, ankerkettingen en anker zijn berekend op het bedoelde gebruik van het schip. De breekkracht van landvasten en kettingen mag max. 80% van die van de klampen zijn.

Het is ook de taak van de eigenaar om voldoende veiligheidsmaatregelen te nemen bij het slepen.

Ennen ankkurointia



Huom!

1. Tarkastakaa merikortista, että ankkurointi on sallittua alueella.
2. Kuunnelkaa alueen säätiedotukset ja huomioikaa odotettavissa olevat tuuliolosuhteet.
3. Pankaa kaikuluotain päälle.
4. Tutkikaa pohjaolosuhteita ja varmistakaa, että ankkuri tarttuu.
5. Tarkastakaa, että turvaketju on irrotettu ankkurista.
6. Älkää laskeko ankkuria, ennen kuin olette ajatellulla ankkurointipaikalla.
7. Päästäkää ankkurikettinkiä ulos noin kolme kertaa veden syvyys.
8. Kytkekää peruutusvaihde tarkastaaksenne, että ankkuri on tarttunut.
9. Merkitkää sijaintinne ylös GPS:n avulla. Tarkastakaa säännöllisesti, ettei vene ole siirtynyt sijainnista.
10. Asettakaa kaikuluotain "Anchor Watch" -tilaan.

Voor anker gaan

1. Controleer op de waterkaart of ankeren in het gebied is toegestaan.
2. Luister naar de weerberichten voor het gebied en houd rekening met de verwachte windsituatie.
3. Activeer de dieptemeter.
4. Bestudeer de bodemgesteldheid en verzeker u ervan dat het anker grip kan krijgen.
5. Controleer of de veiligheidsketting van het anker is losgemaakt.
6. Wacht met ankeren tot u op de gewenste ankerplek bent.
7. Geef voldoende ankerketting, ca. 3 keer de waterdiepte.
8. Schakel de achteruit in om te controleren of het anker zich heeft ingegraven.
9. Noteer uw positie met behulp van de GPS. Controleer regelmatig of het schip zich niet verplaatst.
10. Stel de dieptemeter in op “Anchor Watch”.

Telakointi

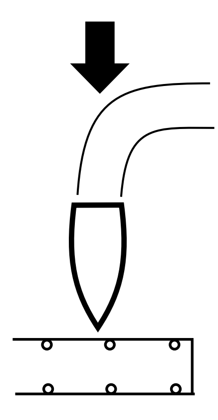


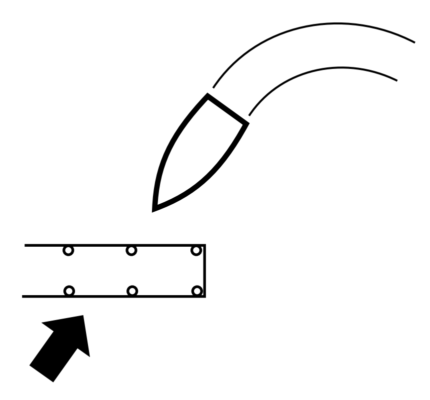
Huom!

Muistakaa aina informoida miehistöä, miten olette aikonut suorittaa telakoinnin.

Aanleggen

Vergeet niet de bemanning die gaat helpen te informeren op welke manier u wilt aanleggen.





Lepuuttimien ja vähintään yhden kiinnitysköyden keulassa ja perässä on oltava paikallaan ennen laituriin saapumista.

Laituriin on helpointa telakoitua ajamalla vasten tuulta. Yrittäkää pitää keula koko ajan suoraan tuulensuuntaan ja pitäkää riittävä nopeus niin, että vene tottelee peräsintä. Jos keula kääntyy johonkin suuntaan, on peruutettava ja yritettävä uudelleen. Telakoikaa keula edellä ja varmistakaa, että saatte nopeasti yhden köydenpään maihin.

Jos telakoituminen on tehtävä sivutuuleen, ohjailu on vaikeampaa, älkää ajako laiturin suuntaisesti ja antako veneen ajelehtia laituriin. Silloin on aina olemassa vaara, että vene törmää muihin veneisiin tai laituriin. Yrittäkää sen sijaan ohjata vene niin, että tuuli puhaltaa suoraan takaa. Silloin veneen voi ohjata suoraan, sillä tuuli auttaa pitämään veneen kurssissa. Sijoittakaa etukannelle avustaja, joka pystyy nopeasti kääntämään keulan haluttuun suuntaa, kun vene on täysin pysähtynyt.

Pyrkikää aina välttämään voimakasta kaasutusta, tyhjäkäynti eteen ja taakse yleensä riittää. Voimakas kaasun käyttö voi johtaa paniikinomaisiin manöövereihin.

Ajon jälkeen

Jälkikiehumisen ja lämpöjännitysten estämiseksi on moottoria käytettävä ajon jälkeen muutama minuutti tyhjäkäynnillä hallintavivut vapaalla. Tämä on erityisen tärkeää tärkeää, jos moottoria on käytetty suurilla käyntinopeuksilla.

- Pysäyttäkää moottori kääntämällä virta-avain asentoon S.

Voordat u de steiger gaat naderen, moeten er stootwillen en minimaal één spring naar voor- en achterschip worden gebracht.

Leg indien mogelijk in de wind aan, dit is het eenvoudigst. De kop moet altijd precies in de wind worden houden. Houd genoeg snelheid aan, zodat het schip naar het roer blijft luisteren. Als de boeg afvalt, moet u achteruitvaren en de manoeuvre herhalen. Leg het voorschip tegen de steiger aan en breng snel een lijn aan land.

Aanleggen met zijwind is wat moeilijker. Kom NOOIT parallel langs de steiger aan, zodat het schip langs de steiger wordt geblazen. De kans op een aanvaring met andere schepen of de steiger is dan groot. Probeer zo te manoeuvreren dat de wind niet recht van achteren komt. Het schip kan dan in een rechte koers worden gestuurd, omdat de wind helpt het schip op koers te houden. Zorg ervoor dat iemand op het voordek staat, die de boeg snel kan afhouden als het schip geheel tot stilstand is gekomen.

Probeer veel gasgeven altijd te voorkomen. Stationair voor- en achteruit is in de regel voldoende. Veel gasgeven kan tot paniekreacties leiden.

Afmeren

Om de motor te ontkolen en hittespanningen te voorkomen, moet de motor na de trip een minuut stationair draaien met de bedieningshendel in de neutrale stand. Dit is met name van belang als de motor op hoge toerentallen heeft gedraaid.

• Schakel de motor uit door de startsleutel in de stand S te draaien.

Luvussa kuvataan lyhyesti veneiden ja niihin sisältyvien komponenttien kunnossapito. Venemalliemme varustelutaso vaihtelee, joten veneenne hoidossa ei ehkä tarvita kaikkia näitä tietoja.

In dit hoofdstuk wordt kort uiteengezet welk onderhoud het schip en de onderdelen ervan nodig hebben. Het uitrustingsniveau van onze bootmodellen verschilt en een deel van de informatie is voor het onderhoud van uw schip misschien niet nodig.

Toimenpiteet ennen vesillelaskua

- Poistakaa mahdollinen peitemateriaali hyvissä ajoin ennen vesillelaskua ja tuulettakaa vene hyvin.
- Maalatkaa vene vesirajan alapuolelta pohjamaalilla.
- Asettakaa akut takaisin paikoilleen, jos ne on poistettu veneestä. Tarkastakaa akkujen varaus ja kennojen nestetaso.
- Tarkastakaa kaikki kaapelit, kiristimet, moottorin kiinnike ja muut kiinnikkeet.
- Tarkastakaa mittaristo.
- Sulkekaa kaikki veden ja moottorijärjestelmän tyhjennystulpat.
- Tarkastakaa, että merivesijäähdytyksen pohjaventtiilit on avattu.
- Tarkastakaa kaikki putket ja hanat.
- Korjatkaa mahdolliset pakkasvauriot.
- Peskää runko tavallisella shampoolla ja pehmeällä harjalla. Huom! Shampoo ei saa sisältää klooria.
- Vahatkaa runko tarvittaessa: Käyttäkää tavallista venevahaa. Jos runkoon on tullut vähäisiä naarmuja tai jos gelcoatpinnoite on himmentynyt, himmenneet pinnat voidaan käsitellä paksummalla vahalla ennen kiillotusta.
- Tarkastakaa, että moottori ja sen jäähdytysjärjestelmä toimivat.
- Tarkastakaa, että ohjaus toimii.

Voorbereidingen tewaterlating

- Verwijder eventuele afdekmaterialen ruim voor de tewaterlating en let op dat het schip goed wordt gelucht.
- Schilder het onderwaterschip met een antifouling.
- Monteer de accu's als deze uit het schip zijn gehaald. Controleer de lading en het elektrolytpeil in de cellen.
- Controleer alle kabels, klemmen, motorsteunen en overige steunen.
- Controleer de instrumenten.
- Sluit alle afvoerpluggen voor water en het motorsysteem.
- Controleer of de bodemkleppen voor de buitenboordwaterkoeling open zijn.
- Controleer alle buizen en kranen.
- Verhelp eventuele vorstschade.
- Was de romp met een gewone shampoo en zachte borstel. Let op: de shampoo mag geen chloor bevatten.
- Zet de romp in de was, indien nodig. Gebruik een normale bootwax. Kleine krassen of een mat stukje toplaag kan worden bijgewerkt met een polijstmiddel dat voor het in de was zetten wordt aangebracht.
- Controleer of motor en koelsysteem werken.
- Controleer of de besturing werkt.

Säännöllinen kunnossapito

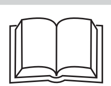
- Jos venettä käytetään ympäri vuoden, runko on kiillotettava noin neljän kuukauden välein.
- Peskää vene säännöllisesti makealla vedellä.
- Kiillottakaa ruostumattomat ja kromatut osat Autosolilla tai vastaavalla krominpuhdistusaineella.
- Puhdistakaa alumiiniosat makealla vedellä, johon on mahdollisesti lisätty saippualiuosta.
- Huuhtokaa kuomu makealla vedellä. Antakaa sen kuivua kunnolla ennen kokoontaittamista.

Lopend onderhoud

- Als het schip het hele jaar door wordt gebruikt, moet de romp elk kwartaal in de was worden gezet.
- Spoel het schip regelmatig af met leidingwater.
- Poets roestvrij stalen en verchroomde onderdelen met Autosol of vergelijkbare chroompoets.
- Maak aluminium onderdelen schoon met leidingwater, eventueel met een zeepoplossing.
- Spoel de kap af met leidingwater. Laat de kap goed drogen, voor deze wordt opgevouwen.

- Sisustusosat kuten kaapinovet ja laatikoiden etuosat, listat ym. on valmistettu mahongista ja lakattu. Ne on parasta puhdistaa kostealla rievulla ja pienellä määrällä saippuavettä.
- Tiikkikantta ei tarvitse jälkikäsitellä. Kansi on parasta puhdistaa pehmeällä harjalla ja miedolla saippualiuoksella. Tiikkikannen pinta muuttuu aikaa myöten silkinharmaaksi.

- Interieurdetails, zoals kastdeurtjes, ladefronten, lijsten enz. zijn gemaakt van mahonie en gelakt. Maak schoon met een vochtige doek en wat zeepwater.
- Het teakdek hoeft niet te worden nabehandeld. Maak het dek schoon met een zachte borstel en een milde zeepoplossing. Het teakdek wordt na verloop van tijd zilvergrijs.



Lukekaa valmistajan käsikirja

- Katso moottorin, ohjauksen ja vastaavien järjestelmien kunnossapito-ohjeet ko. valmistajien ohjekirjoista.

Toimenpiteet ennen talvisäilytystä

Pesu
- Peskää koko veneen ulkopinta heti ylösnoston jälkeen. Peskää runko tavallisella shampoolla ja pehmeällä harjalla. Huom! Shampoo ei saa sisältää klooria.
- Kuivatkaa ja vahatkaa runko. Käyttäkää tavallista venevahaa.
- Peskää ja kuivatkaa myös veneen sisäosat, myös ritilöiden alta, miedolla saippualiuoksella.

Ilmanvaihto
- Järjestäkää hyvä ilmanvaihto. Veneen sisällä on kaapit, laatikot, ritilät, kajuutan ovi ja vaatekaappien ovet jätettävä raolleen.

Akku
- Jos akut jätetään veneeseen, varmistakaa, että niissä on täysi varaus.
- Tarkastakaa varaus muutamia kertoja talven aikana. Purkautuneet akut voivat menettää varauskapasiteettinsa ja pahimmassa tapauksessa jäätyä rikki. Akusta voi tällöin vuotaa akkuhappoa, joka voi tuhota veneen sisäosia.
- Irrottakaa aina kaapelikengät akusta hapettumisen estämiseksi.

Zie de instructieboeken van de fabrikanten voor informatie over het onderhoud van motor, besturing enz.

Voorbereidingen winterstalling

Wassen
- Was het hele schip direct na het uit het water halen van buiten. Was de romp met een gewone shampoo en zachte borstel. Let op: de shampoo mag niet chloorhoudend zijn.
- Droog de romp af en zet deze in de was. Gebruik een normale bootwax.
- Was het schip ook van binnen (ook onder de vlonders) met een milde zeepoplossing en maak droog.

Ventileren

Zorg voldoende ventilatie. Zorg dat kasten, laden, vlonders, kajuit en garderobedeuren in het schip op een kiertje staan.

Accu
- Als de accu's in het schip blijven, moeten deze worden volgeladen.
- Controleer de lading een keer tijdens de winter. Ontladen accu's kunnen laadcapaciteit verliezen en in het ergste geval kapot vriezen. In dat geval lekt het accuzuur naar buiten en raakt het interieur onherstelbaar beschadigd.
- Ontkoppel altijd de kabelschoenen van de accu om oxidatie te voorkomen.

Tekstiilit

- Matot, tyynyt, kuomu, köydet ja vastaavat on parasta säilyttää kuivissa sisätiloissa. Tekstiilit imevät itseensä kosteutta ja voivat homehtua. Jos tyynyjä ei voi säilyttää sisätiloissa, varmistakaa, että ne ovat kuivia ja asettakaa ne kyljelleen kajuuttaan.
- Poistakaa kuomu ja pankaa se likoamaan vähintään 24 tunniksi. Peskää se sen jälkeen sienellä tai pehmeällä harjalla. Käyttäkää mietoa saippualiuosta ja runsaasti korkeintaan 30-asteista vettä. Huuhdelkaa runsaalla vedellä. Älkää koskaan käyttäkö korkeapainepesuria tai kemiallisia puhdistusaineita. Kuivatkaa kuomu riiputtamalla. Älkää koskaan käyttäkö kuivauskaappia tai silitysrautaa kuivumisen nopeuttamiseksi. Varmistakaa homevaurioiden estämiseksi, että kuomu on täysin kuiva, ennen kuin pakkaatte sen. Säilyttäkää kuomu talven yli kuivissa sisätiloissa. Huom! Ei veneessä.

Textiel

• Bewaar matten, kussens, kap, landvasten e.d. binnenshuis op een droge plaats. Textiel trekt vocht aan en kan schimmelen. Als de kussens niet binnenshuis kunnen worden bewaard, moeten deze droog zijn en hoog in de kajuit worden bewaard.

• Verwijder de kap en leg deze minimaal 24 uur in water. Maak de kap vervolgens schoon met een spons of zachte borstel. Gebruik een milde zeepoplossingen en veel water (max. 30 ºC). Spoel na met veel water. Gebruik nooit een hogedrukspuit of chemische reinigingsmiddelen. Laat de kap hangend drogen. Gebruik nooit een droger of strijkbout om het droogproces te versnellen. Let op dat de kap goed droog is, voor deze wordt opgevouwen anders kan schimmel ontstaan. Bewaar de kap binnenshuis op een droge plaats.
Let op: niet in het schip!

Vesi

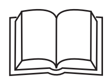
- Kiinteästi asennetun pilssipumppujärjestelmän letkussa on vesilukko. Irrottakaa letku ja tyhjentäkää vesilukko täysin tyhjäksi vedestä ja käyttäkää pumput tyhjiksi. Muussa tapauksessa pumput voivat jäätyä rikki.
- Tyhjentäkää vesitankki, viemäritankit ja kaikki muut vettä sisältävät osat jäätymisvaurioiden välttämiseksi.
- Käyttäkää makeavesipumppua kuivana tyhjentääksenne järjestelmän täysin tyhjäksi.
- Varmistakaa, ettei veneeseen jää lainkaan vettä.

Water

Het vaste lenspompsysteem is uitgerust met een slang met een waterslot. Maak de slang los en laat al het water uit het waterslot en de pompen lopen, anders kunnen deze kapot vriezen. Tap watertank, afvalwatertanks en alle andere onderdelen die water bevatten af om vorstschade te voorkomen. Laat de drinkwaterpomp drooglopen om al het water weg te pompen.
Let op dat er nergens in het schip meer water aanwezig is.

Moottori

Motor



Lukekaa valmistajan käsikirja

- Katsokaa moottorin säilytysohjeet moottorivalmistajan ohjekirjasta.

Zie het instructieboek van de fabrikant voor winterstalling.



Huom!

Veneenomistajilla on suuri ympäristövastuu. Veneessä käytettävät kemikaalit voivat vaikuttaa eri tavoin ympäristöön. Jos tuotteen haitallisuudesta on epävarmuutta, ottakaa yhteys sen toimittajaan tai myyjään.

Ympäristölle haitalliset aineet

- Ostakaa ympäristömerkittyjä veneenhoitotuotteita. Käyttäkää veneen puhdistamiseen esim. saippuaa.
- Käsitelkää aina varoen esim. polttoaineita, öljyjä, liuotteita, rasvoja ja pohjamaaleja.
- Älkää koskaan täyttäkö polttoainetankkia niin täyteen, että polttoainetta voi valua yli ja veteen.
- Toimittakaa käytetyt öljyt ja ylijääneet kemikaalit niille tarkoitettuihin keräyspisteisiin. Tyhjentäkää jätevesitankki sille tarkoitettuun vastaanottopisteeseen. Älkää roskittako luontoa!
- Ennen pohjamaalin valintaa voitte ottaa yhteyttä paikallisiin ympäristöviranomaisiin, joilta saatte tietoa voimassa olevista määräyksistä. Älkää käyttäkö tarpeettoman voimakasta pohjamaalia. Kaikki pohjamaalit ovat myrkyllisiä ja vaikuttavat suuresti vesieliöihin.
- Lukekaa tuotteiden käyttöohjeet huolellisesti ja käsitelkää tuotteita varoen. Toimittakaa tyhjät pakkaukset, purkit ja vastaavat niille tarkoitettuihin keräyspisteisiin.

Ajaminen

- Huomioikaa myös veneenne vaikutus ääniympäristöön. Naapuriveneenne miehistö ei varmaankaan pidä suotavana, että pidätte veneenne moottoreita turhaan käynnissä, yrittäessään levätä satamassa pitkän veneilypäivän jälkeen.
- Välttäkää tyhjäkäyntiä!
- Peräaallot kuluttavat luontoa ja aiheuttavat ongelmia lähistön muille veneille. Sovittakaa nopeus tilanteen ja ympäristön mukaan niin, että haitallisia peräaaltoja ei pääse syntymään. Ajakaa venettänne aina mahdollisimman taloudellisella käyntinopeudella vallitsevat olosuhteet huomioiden tarpeettomien päästöjen ja melun välttämiseksi.

Als booteigenaar hebt u een grote verantwoordelijkheid naar het milieu toe. De chemicaliën die aan boord worden gebruikt beïnvloeden het milieu in meer of mindere mate. Neem bij twijfel contact op met de leverancier of de verkoper van het product.

Milieugevaarlijke stoffen

• Koop bootproducten met een milieukeurmerk. Gebruik bijv. zeep voor het schoonmaken van uw schip.
• Wees uiterst voorzichtig als u met stoffen als brandstof, olie, oplosmiddelen, vet, antifouling enz. werkt.
• Tank nooit zoveel brandstof dat het overstroomt en in het water komt.
• Lever olieresten en resten van chemicaliën in bij daarvoor bestemde milieustations. Leeg de zwartwatertank op een daarvoor bestemd station. Gooi nooit afval in de natuur!
• Bij de keuze voor een antifouling kunt u contact opnemen met het lokale milieukantoor voor informatie over de geldende bepalingen. Gebruik geen sterkere antifouling dan noodzakelijk, want alle antifouling is in meer of mindere mate giftig en van grote invloed op de mariene fauna.
• Lees de gebruiksaanwijzingen van de producten goed door en gebruik deze voorzichtig. Let op dat gebruikte verpakkingen, blikken enz. op daarvoor bestemde verzamelstations worden ingeleverd.

Varen

• Denk eraan dat u ook verantwoordelijk bent voor het geluidsmilieu rond uw schip. Het wordt u niet in dank afgenomen als u de motoren stationair laat brullen in een mooie, natuurlijke haven terwijl uw buren proberen uit te rusten na een dag op het water.
• Laat de motor niet stationair draaien!
• Hekgolven beschadigen de natuur en zorgen voor problemen voor de andere schepen in uw omgeving. Pas uw snelheid aan de omgeving en het milieu aan, zodat onnodige hekgolven worden voorkomen. Vaar altijd op een economisch toerental en afgestemd op de omstandigheden om onnodige uitstoot en lawaai te voorkomen.



SV (Sorterat på sidonummer)

EN (Ordered by page)

DE (nach Seitenzahlen sortiert)

FI (sivunumerojärjestyksessä)

NL (Gesorteerd door pagina)
NL (Alfabetische orde)